



**T.C.
KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI**

**18. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASINDA
YELKEN VE YELKEN BEZİ**

MEHMET TAŞ

DOKTORA TEZİ

**KAHRAMANMARAŞ
TEMMUZ 2019**



**T.C.
KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI**

**18. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASINDA
YELKEN VE YELKEN BEZİ**

**DANIŞMAN : Prof. Dr. Mehmet Zahit YILDIRIM
JÜRİ : Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ
JÜRİ : Prof. Dr. Mehmet KARAGÖZ
JÜRİ : Dr. Hasan ARSLAN
JÜRİ : Dr. Murat ÇELİKDEMİR**

MEHMET TAŞ

DOKTORA TEZİ

**KAHRAMANMARAŞ
TEMMUZ 2019**

T. C.
KAHRAMANMARAŞ SÜTCÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

18. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASINDA
YELKEN VE YELKEN BEZİ

Mehmet TAŞ
DOKTORA TEZİ

Kod No :

Bu Tez 04 /07/2019 Tarihinde Aşağıdaki Jüri Üyeleri Tarafından
Oy Birliği ile Kabul Edilmiştir.

Prof. Dr. M. Zahit YILDIRIM
(BAŞKAN)

Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ
(ÜYE)

Prof. Dr. Mehmet KARAGÖZ
(ÜYE)

Dr. Hasan ARSLAN
(ÜYE)

Dr.Murat ÇELİKDEMİR
(ÜYE)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof.Dr.Ahmet Eyicil
İmzası
Enstitü Müdürü

Not: Bu tez ve projede kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirimlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunundaki hükümlere tabidir.

T.C.
KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

ÖZET

DOKTORA TEZİ

18. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASINDA
YELKEN VE YELKEN BEZİ

Mehmet TAŞ

Danışman : Prof. Dr. Mehmet Zahit YILDIRIM
Yıl : 2019, Sayfa: 212+XII
Jüri : Prof. Dr. Mehmet Zahit YILDIRIM (Başkan)
: Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ (Üye)
: Prof. Dr. Mehmet KARAGÖZ (Üye)
: Dr. Hasan Arslan (Üye)
: Dr. Murat Çelikdemir (Üye)

Osmanlı Devleti, üç kıtada toprakları olan Akdeniz, Karadeniz, Adriyatik Denizi, Adalar Denizi ve Marmara Denizi'ne de yayılmış bulunan bir devlettir. Bu Devlet konum olarak dört denizle iç içe olan geniş bir devlettir. Bahsedilen bu denizlerde yabancı ve düşman bir gücün varlığı, Osmanlı Devleti'nin karalar üzerindeki hâkimiyetini riske atabilirdi. Dahası "nizam-ı âlem ve cihan hâkimiyeti mefkûresi" gibi küresel iddialarını gerçekleştirebilmesi, denizler üzerinde hâkimiyet kurmasını zorunlu kılmaktaydı. Dolayısıyla daha kuruluş yıllarına denk gelen Orhan Bey'in (1326-1362) hükümdarlığı döneminde, ilk Osmanlı donanması denizlerde faaliyet göstermeye başlamıştır. Yıldırım Bayezid (1389-1402) döneminde Gelibolu Tersanesi kurularak Osmanlı donanması kurumsallaşmaya başlamıştır.

Osmanlı donanması, mürettebat, lojistik, tersane, gemi türleri, savaş taktikleri ve sefer merasimleri ile diğer donanmalardan ayrılan özgün bir yapıya sahiptir. Kendine ait savaş taktikleri, gelenekleri, kanunları ve mürettebat rejimi vardı. Donanmanın temelini önceleri kürekle daha sonra ise yelkenle hareket eden savaş gemileri oluşturmaktaydı. Bu gemiler ise zift, kereste, halat, lenger, kürekler, urganlar, lombarlar, forsalar, mürettebat, toplar, siperlikler, su ve yiyecek ambarları ve yelken gibi çeşitli unsurların bir araya getirilmesi ile oluşmaktaydı. Sözü edilen bu malzemeler donanmanın donatımı konusuna girer. Donanma donatımı ise bilgi, planlama, koordinasyon, sermaye, işgücü, organizasyon ve alt yapı gibi unsurları bir araya getiren geniş bir devlet aklını gerekli kılmaktaydı. Bu akıl anlaşılmasın Osmanlı donanması anlaşılabilir. Savaş gemilerine hareket kabiliyeti kazandıran yelken, donanmalarda önemli bir işleve sahiptir. Geminin "azam mühimmat"ı olarak tanımlanan yelken, rüzgâr

enerjisini içinde tutarak geminin hareket etmesi için onu bir araç haline getirmekteydi. Yelken kullanıldığı zaman gemide daha az mürettebat görev yapıp su ve yiyecek malzemeleri için daha geniş bir alan açılabilmekteydi. Osmanlı donanmasında görev yapan gemilerin büyük kısmında yelken kullanılmaktaydı. Bu gemilerin bir kısmı yelkeni asıl güç kaynağı olarak kullanırken bir kısmı ise yedek güç kaynağı olarak kullanılmaktaydı. Bu yelkenlerin işlevini yerine getirmesini sağlayan yelken bezleri üzerinde yeterince durulmamış bir konudur. Yelken bezleri nasıl temin edilmekteydi? Hangi isimlerle anılmaktaydı? Kimler tarafından ve nasıl imal edilmekteydi? Yelken bezleri için sarf edilen paralar nereden karşılanılmaktaydı? İşte bu sorulara verilecek cevap donanma gemilerinin donatımının daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Bunun için yelken bezi ile ilgili ayrıntıları ortaya çıkarmak amacıyla yerli ve yabancı literatür taranmış, birinci el kaynaklar olan arşiv vesikaları tedkik edilmiş dönemin kronik yazarlarının eserlerine müracaat edilmiştir. Yabancı kaynaklardan konuyla ilgili bilgiler tercüme edilmek suretiyle kullanılmıştır.

Gemileri hareket ettirerek onlara hayat veren yelkenler, gabya, mayistra, alborta, mancana ve trinkete olmak üzere birçok türlere ayrılmaktaydı. Yelken bezleri en fazla İstanbul, Boğazhisarları, Gelibolu, Batı Anadolu, Benefşe (Monemvasia) Kazası Kıbrıs ve Trablusşam'dan temin edilmekteydi. Kullanılan başlıca yelken bezi türleri, mayistra, gabya, alborta, mancana, babafingo ve civadıra yelken bezleridir. Osmanlılar en fazla ise mayistra ve alborta türü yelken bezlerini kullanmışlardır.

Yelken bezi Osmanlı dokuma sanayisinin bir ürünüdür. Ham maddesi ise genelde pamuktur. Pamuğun Anadolu ikliminde kolayca yetişmesi ve canlı bir pamuk ticaretinin varlığı pamuktan mamul yelken bezlerinin erişilebilir olmasını temin etmiştir. Halk için pamuklu dokumalar yünlü dokumalara kıyasla daha elverişli, daha ucuz, daha bol ve erişimi daha kolaydır. Pamuğun hayat verdiği pamuklu dokumacılık Batı Anadolu, Orta Anadolu, Trakya ve Rumeli'nin birçok şehrinde yaygınlaşmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yelken Bezi, Kalyon, Tersane, Kaptan Paşa, Osmanlı Donanması.

T. C.
KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM UNIVERSITY
SOCIAL SCIENCES INSTITUTE
HISTORY MASTER SCIENCE

ABSTRACT

PhD Thesis

**SAIL AND SAILCOLTH IN THE OTTOMAN NAVY İN
THE 18TH CENTURY**

Mehmet TAŞ

Advisor : Prof. Dr. Mehmet Zahit YILDIRIM

Year : 2019, Page: 212+XII

Jury : Prof. Dr. Mehmet Zahit YILDIRIM (President)
: Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ (Member)
: Prof. Dr. Mehmet KARAGÖZ (Member)
: Assit. Prof. Dr. Hasan Arslan (Member)
: Assit. Prof. Dr. Murat Çelikdemir (Member)

The Ottoman Empire is a state that spans the Mediterranean, the Black Sea, the Adriatic Sea, the Princes' Islands and the Marmara Sea, which has territories on three continents. This State is a large state which is intertwined with four seas as location. The existence of a foreign and hostile force in these seas could put the Ottoman Empire's dominance over the land at risk. Moreover, his global claims such as if "the rule of order and world domination" required him to establish sovereignty over the seas. Therefore, during the reign of Orhan Bey, who coincided with the foundation years, the first Ottoman navy started to operate in the seas. During the period of Yıldırım Bayezid (1389-1402), the Gallipoli Shipyard was established and the Ottoman fleet began to institutionalize. During the reign of Çelebi Mehmet (1413-1421), this navy was one of the largest navy in the region, which began to struggle with the Venetian navy, the region's most powerful navy.

The Ottoman navy had a unique structure that was distinguished from the other navy with its crew, logistics, shipyard, ship types, war tactics and marches. The base of the Navy was warships, which were initially driven by rowing and then by sailing. These ships consisted of various elements such as pitch, timber, rope, lenger, paddles, tether, portholes, forceps, crew, cannons, trenches, water and food holdings and sails. Said materials fall within the scope of equipment of the navy. Navy logistics required a broad state mind that brought together elements such as information, planning, coordination, capital, labor, organization and infrastructure. The Ottoman navy cannot be understood without this understanding.

The sail, which gives warships the ability to move, has an important function in the navy. The sail, defined as the ship's "important ammunition", made it a vehicle for the ship to move, keeping wind energy in it. When sailing was

used, fewer crews were available on board and a larger space for water and food was allowed. Most of the ships in the Ottoman navy used sails. Some of these ships used the sail as the main power source, while others used it as a backup power source. This is an issue that has not been sufficiently emphasized on the sails that enable the sails to function. How were the sails supplied? What names was he called? By whom and how? Where did the money for sails be paid? The answer to these questions will provide a better understanding of the equipment of navy ships. For this purpose, local and foreign literature was searched in order to reveal the details about the sail gland and archival documents, which are first-hand sources, were applied to the works of the chronic writers of the period. Information from foreign sources has been used by translation.

The sails that gave life to them by moving ships were divided into many species, gabia, mayistra, alborta, mancana and trinkete. Sailing gears were mostly obtained from Istanbul, Boğazhisarları, Gallipoli, Western Anatolia, Benefşe Accident Cyprus and Tripoli. The main types of sails used are mayistra, gabia, alborta, mancana, babafingo and mercury. The Ottomans mostly used mayistra and alborta sails.

The sail cloth is a product of the Ottoman weaving industry. The raw material is usually cotton. The fact that cotton is easily grown in the Anatolian climate and the existence of a vivid cotton trade has made the cotton sail cloths accessible. For the public, cotton fabrics are more convenient, cheaper, more abundant and easier to access than woolen fabrics. Cotton weaving, where cotton is given life, has become widespread in many cities of Western Anatolia, Central Anatolia, Thrace and Rumelia.

Key Words: Sail Cloth, Galleon, Shipyard, Kaptan Pasha, Ottoman Navy.

ÖN SÖZ

Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü coğrafyanın genişliği Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Adriyatik Denizi gibi birçok denizi onun birer göl haline getirmesine neden olmuştur. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin denizlerde de etkili olması mecburiyetini beraberinde getirmiştir. Bu mecburiyet sadece Osmanlı Devleti için değil ondan önce bölgede hüküm sürmüş olan Roma İmparatorluğu ve Bizans İmparatorluğu için de geçerli olan ve tarihin bu coğrafyada yaşayan siyasi topluluklar için dikte ettiği bir zorunluluktur. Dolayısıyla Anadolu, Mısır, Kırım, Rumeli gibi bölgelere hâkim olan güçler bu gerçekten hareketle donanma sahibi olmaya ve denizlerde kontrolü ellerinde bulundurmaya özen göstermişlerdir. Bir başka ifadeyle coğrafya yalnız insanların kaderine etki etmekle kalmayıp aynı zamanda insanların kurduğu devletlerin kaderine de etki etmektedir. Buradan hareketle tarih, Osmanlı Devleti'nin kaderini onu çevreleyen denizlerle birlikte örmüştür. Ne Osmanlı Devleti'ni çevreleyen denizler onun kaderinden, ne de onlar Osmanlı Devleti'nin başına gelen kaderden bağımsız olarak düşünülebilir. Bunlar birbirine bağımlı olgulardır. Denizler Osmanlı Devleti'nin yükselmek için kullandığı kanatları, ileri karakolu ve hayat sahasıdır. Osmanlılar bu gerçeğin farkında olarak denize ilgi göstermişler, bu denizlerin askeri, siyasi, ticari ve iktisadi önemini takdir ederek gerekli atılımları gerçekleştirmeye çalışmışlardır. Türkler, yurt tutmak amacıyla Anadolu'ya geldikleri daha 11. yüzyıldan itibaren denizlere hâkim olmanın gerekliliğini fark ederek Çaka Bey döneminden itibaren denizlerde donanma bulundurmaya başlamışlardır. Anadolu Selçukluları ve sonrasında kurulan denizci Türk beylikleri döneminde gerek strateji, gerek insan kaynakları gerekse donatım anlamında gelişimlerini sürdürerek bu konuda yol almışlar ve en nihayetinde Osmanlılar döneminde deniz güçlerinin doruk noktasına ulaşmışlardır.

Osmanlılar, kendilerini çevreleyen denizlerde yüzyıllar boyu hâkimiyet bayraklarını dalgalandırmışlardır. Daha kuruluş döneminde Orhan Bey'in (1326-1362) hükümdarlığı döneminde donanma sahibi olarak denizlerde varlık göstermeye başlamışlardır. Osmanlılar, Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde ise Karadeniz ve Adalar Denizi'ne hâkim olmuşken, Yavuz Sultan Selim (1512-1520) ve Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) dönemlerinde Akdeniz'e hâkim olmayı başarmışlardır. Bu son iki hükümdar döneminde Osmanlılar, Kızıldeniz, Adriyatik Denizi, Adalar Denizi, Umman Denizi ve Hint Okyanusu'nda donanma yüzdürerek dönemin diğer denizci devletleri olan İspanya, Portekiz ve Venediklilerle mücadele etmişlerdir.

Osmanlı Devleti'nin büyüyüp güçlenmesi ile Osmanlı donanmasının büyüyüp güçlenmesi arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Devletin karalarda elde ettiği başarılar onun zenginliğini arttırmış bu ise donanmanın daha iyi teçhiz edilmesini sağlamıştır. Donanma daha iyi teçhiz edildikçe karalarda elde edilen fetihler artarak devam etmiştir. Geniş toprak parçaları üzerinde kurulan hâkimiyet, deniz, göl ve nehirler üzerinde kurulacak hâkimiyeti beraberinde getirirken, bu sular üzerindeki hâkimiyetin yitirilmesi ise bahsedilen toprak parçaları üzerindeki hâkimiyetin yitirilmesine sebep olmuştur. Bu bakımdan dönüm noktası niteliğinde olan deniz savaşları vardır. Bu doğrultuda 1538 Preveze Deniz Zaferi denizlerdeki gücün doruk noktasını, 1571 İnebahtı Deniz Savaşı bu gücün azalmasını, 1770 Çeşme Baskını ise bu gücün kaybını ifade eder. 1538 Preveze Deniz Zaferi Osmanlı Devleti'nin en parlak dönemi olan Kanuni Sultan Süleyman döneminde yaşanırken, 1571 İnebahtı Deniz Savaşı Duraklama Dönemi'nin başlarında, 1770 Çeşme Baskını ise Gerileme Döneminin sonlarında yaşanmıştır.

Kuruluşundan itibaren Osmanlı donanması, düşmana karşı sadece deniz savaşları vermek için tasarlanmış bir donanma değildir. Ordunun ağırlıklarının taşınması, kale kuşatmalarının tamamlanması, kuşatılan şehrin dışarıdan yardım almasının engellenmesi, sahillerde yer alan Osmanlı kalelerindeki personelin takviye ve iaşesi, devletin hasmı olan devletlerle denizlerde mücadele edilmesi, düşmanın caydırılması için seferlerin düzenlenmesi onun denizlerde düşmanla savaşmak dışında göze çarpan diğer faaliyetleriydi. Bunun dışında meselenin ekonomiye bakan bir yönü daha vardır. Mesela Osmanlı donanmasının hayat verip beslediği ve onun sayesinde varlığını ikame ettirip ayakta duran sektörler bulunmaktadır. Madencilik, ormancılık,

nakliye, tarım, hayvancılık, dokuma ve silah sanayi gibi sektörler bunların başında gelmektedir. Bu sektörler, Osmanlı donanmasına malzeme yetiştirmeye çalışmakta, böylece işgücü ve ham madde kaynaklarını verimli şekilde devletin stratejik amaçları içinde seferber edebilme imkânı ortaya çıkmaktadır. Kereste, halat, sicim, kalafat, zift, üstüpü ve yelken bezi meslekleri ya da dokumacılar, iplikçiler, hallaçlar, ip eğiriciler, pamuk üreticileri, nakliyeciler vs. binlerce insan bu donanma sayesinde istihdam edilmekte, iş sahibi olmakta, meslek erbabı olarak toplum ve devlet nezdinde statü kazanarak üretim faaliyetleri içerisindeki yerlerini almıştır.

Konu bağlamında yelken bezi, Osmanlı dokuma sanayi içinde üretilip devlet ve toplum tarafından bölüşülen bir sanayi ürünüdür. Birden fazla kullanım sahası olan bu ürün, artan ya da eksilen talebe bağlı olarak her zaman istikrarlı bir biçimde üretilmemiştir. İç ve dış kaynaklı ekonomik krizler, siyasi olaylar, askeri ihtiyaçlar ve güvenlik sorunları nedeniyle üretimi inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir. Ekonominin sanayi, tarım, hizmet vs. birçok sektörü yelken bezi sahasında faaliyet gösterdiği için bunların bir ya da birkaçında başlayan bir sorun aralarındaki işlevsel bağ nedeniyle diğerlerini de etkilemiştir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde tarımsal bir faaliyet olan pamuk yetiştiriciliğinde yaşanan sorunlar dokuma sanayinin bir ürünü olan yelken bezi üretimini doğrudan etkilemiştir.

Osmanlı donanmasının donatım ve iaşesi konusu ülkemizde yeterince çalışılmamış bir konudur. Gemilerin hangi malzeme kullanılarak inşa edildiği, inşa malzemelerinin nereden ve nasıl temin edildiği, ne kadar inşa edildiği, inşa ve donatım faaliyetlerinde görev alan ustalar ve işçilerin niteliği ile kimler olduğu gibi konular yeterince açıklığa kavuşturulamamıştır. Bunlar açıklığa kavuşturulamadan Osmanlı donanması ve bu donanmanın Osmanlı Devleti'nin varlık mücadelesindeki yeri layıkıyla anlaşılacaktır. Yelken ve yelken bezi de donanmanın donatım malzemelerinden birisidir. Bunun dokunmasından donanma gemilerindeki yerini almasına kadar olan süreçlere bir ışık tutmak amacıyla arşiv vesikaları ile yerli ve yabancı kaynaklar tedkik edilmiş ve değerlendirilmiştir.

Osmanlı donanmasında 18. yüzyılda kullanılmış olan yelken ve yelken bezini konu ele alan bu tez çalışması altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde giriş başlığı altında Osmanlı Devleti öncesi ve sonrası denizcilik faaliyetlerinden özet olarak bahsedilmiştir. İkinci bölümde yelken kavramı ve yelken bezinin ham maddesi olan pamuk işlenmiştir. Bu bölümde yelkenin tarihçesi, yelkenin türleri, imalatı, yelkenin ana ham maddesi olan pamuk ve Osmanlı Devleti'nde pamuk mukataası ele alınmıştır. Üçüncü bölümde muhasım devlet donanmaları başlığı altında Osmanlı donanmasıyla çağdaş olan İngiliz, Fransız, İspanyol, Hollanda ve Venedik donanmalarına bir parantez açılarak 18. yüzyıldaki durumları ile donatımlarına değinilmiştir. Dördüncü bölümde 18. yüzyılda Osmanlı donanması ve bu donanmada kullanılan yelkenli gemiler başlığı altında Osmanlı donanma gemileri tasnif edilerek incelenmiş, hangi yelken bezlerini kullandıkları ve ne kadar yelken bezine ihtiyaç duydukları ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Beşinci bölümde yelken bezinin temin edilmesi ve bu bezlerin Tersane-i Amire'ye sevki, altıncı bölümde ise yelken bezinin fiyat ve masrafları ile teminde karşılaşılan sorunlar konusu işlenmiştir.

Bu çalışmada kıymetli yardımlarını şahsımdan esirgemeyen saygıdeğer danışmanım Prof. Dr. Mehmet Zahit YILDIRIM'a hususi şükranlarımı sunuyorum. Yine aynı şekilde değerli yardımlarını şahsımdan esirgemeyen saygıdeğer hocalarım, Prof. Dr. Faruk SÖYLEMEZ, Prof. Dr. Mehmet KARAGÖZ ve Prof. Dr. İdris BOSTAN'A en kalbi şükranlarımı sunarken kıymetli çalışma arkadaşlarım Muhammed Nuri TUNÇ, Mehmet Cihat YILMAZ ve Günay KORKMAZ'a da teşekkürü bir borç bilirim. Bu çalışma esnasında yardım ve işbirliklerini daima cömertçe sunan Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'nün İstanbul ve Ankara'daki değerli çalışanlarına da teşekkürü bir borç bilirim.

Mehmet TAŞ

Kahramanmaraş-2019

İÇİNDEKİLER

ÖZET	I
ABSTRACT.....	III
ÖN SÖZ	V
TABLolar LİSTESİ.....	XI
EKLER LİSTESİ	XII
1. GİRİŞ	1
1.1. Osmanlı Devleti Öncesi Dönemde Türklerde Denizcilik	1
1.2. Osmanlı Devleti Dönemi Denizcilik.....	4
1.3. Araştırmanın Konusu ve Sınırlandırılması	13
1.4. Araştırmanın Amacı ve Önemi	14
1.5. Araştırmanın Kavramsal Boyutu.....	15
1.6. Kaynaklar ve Araştırmanın Yöntemi	16
1.7. Konu İle İlgili Yapılan Çalışmalar	21
2. YELKEN VE YELKENİN ANA HAM MADDESİ PAMUK	23
2.1. Yelken ve Yelken Malzemeleri.....	23
2.2. Yelkenin Kısa Tarihiçesi.....	25
2.2.1. Kadirga Çağı.....	26
2.2.2. Yelken Çağı.....	28
2.3. Yelken Çeşitleri.....	29
2.4. Osmanlı Gemilerinde Kullanılan Yelken Ve Yelken Bezi Türleri	32
2.5. Yelkenin Çalışma Usulü	37
2.6. Yelken Bezi İmalatı.....	38
2.7. Yelken Bezinin Ana Ham Maddesi Pamuk	42
2.7.1. Genel Olarak Pamuk Bitkisi.....	42
2.7.2. Pamuk İpliğinin Osmanlı Devleti'nde Kullanım Sahası.....	43
2.7.3. Pamuk İpliği Temini.....	44
2.7.4. Pamuk Mukataası	44
2.7.5. Pamuk İpliği Bedelinin Karşılanması.....	53
2.7.6. Pamuk ve Pamuk İpliği Temininde Yaşanan Sorunlar	54
2.7.7. Pamuk Bezi ve Pamuk İpliği Vergisi	59
3. MUHASİM DEVLET DONANMALARINA GENEL BAKIŞ	63
3.1. Avrupa'da Yelkenin Gelişimi.....	63
3.2. Osmanlı'ya Muhasım Devlet Donanmaları	65
3.2.1. İngiliz Donanması	66
3.2.2. Venedik Donanması	70
3.2.3. İspanyol Donanması	72
3.2.4. Fransız Donanması	73
3.2.5. Hollanda Donanması	74
4.18. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASI VE YELKENLİ GEMİLER	77
4.1. 18. Yüzyılda Osmanlı Donanması	78
4.2. Osmanlı Donanmasında Yelken Bezi Kullanan Gemiler.....	80
4.2.1. Yelkeni Asıl Güç Kaynağı Olarak Kullanan Gemiler	81
4.2.1.1. Kalyon	81
4.2.1.2. Ateş Gemisi.....	84
4.2.1.3. Şalopa.....	84
4.2.1.4. Karavele	85
4.2.1.5. Firkateyn	85

4.2.2. Yelkeni Yedek Hareket Gücü Olarak Kullanan Kürekli Gemiler.....	85
4.2.2.1. Kalyete	86
4.2.2.2. Çamlıca	86
4.2.2.3. Kırlangıç	86
4.2.2.4. İşkampoye	86
4.2.2.4. Kancabaş	87
4.3. Gemi Teknolojisinde Yaşanan Değişim ve Yelken Dönemi	87
4.4. Yelken Bezinin Kullanıldığı Diğer Yerler	94
4.4.1. Baruthane-i Amire	95
4.4.2. Tophane-i Amire	98
4.4.3. Askeri Sandallar	99
4.4.4. Kayıkhane-i Hassa.....	99
4.4.5. Aşiyân-ı Hassaya Mahsus At Kayıkları	99
4.4.6. Mehterhane-i Amire	100
5. YELKEN BEZİ TEMİNİ.....	102
5.1. Yelken Bezi Temininde Gözetilen İlkeler.....	102
5.2. Yelken Bezinin Temin Edildiği Yerler	105
5.3. Bezhanenin Kuruluşu ve Bezcibaşılar	109
5.3.1. Bezcibaşılar ve Yıllar İtibarıyla Üretilen Yelken Bezi Miktarı	112
5.4. Yelkenciler Taifesi	117
5.5. Yelken Bezinin Tersane-i Amireye Sevki	121
5.5.1. 18. Yüzyıldan Önceki Durum	121
5.5.2. 18. Yüzyılda Durum	123
5.5.2.1. Bezhaneden Yelken Bezi Temini	123
5.5.2.2. Doğrudan Bez Üreticilerinden Temin	126
5.5.2.3. Yurt Dışından Temin	133
5.6. Kurşunlu Mahzen (Mahzen-i Sürp)	134
5.7. Yelken Bezi Temininde Rol Oynayan Görevliler.....	138
5.7.1. Kaptanıderya	138
5.7.2. Tersane Emini.....	139
5.7.3. Mübaşir.....	141
5.7.4. Bezcibaşı	143
5.7.5. Liman Reisi	143
5.7.6. Kadı	144
5.7.7. Diğer Görevliler	144
5.8. Ocaklık Usulü	144
6. YELKEN BEZİNİN FİYAT VE MASRAFLARI.....	148
6.1. Yelken Bezi Fiyatı.....	148
6.1.1. Mübaşir Masrafı	157
6.1.2. İplik Masrafı	158
6.1.3. Dokuma ve Bükme Masrafı	158
6.1.4. Vergiler.....	159
6.1.5. Nakliye Masrafı.....	160
6.2. Yelken Bezinin Mali Kaynakları	162
6.2.1. İstanbul Gümrük Gelirleri	162
6.2.2. İstanbul Cizyesi Gelirleri.....	163
6.2.3. Müsadere Gelirleri.....	164
6.2.4. Tersane-i Amire Hazinesi.....	165
6.2.5. Hazine-i Amire Ödemeleri	166

6.2.6. İstanbul Duhan Gümrüğü Gelirleri.....	167
6.2.7. Simkeşhane Mukataası Gelirleri	168
6.2.8. İstanbul Kahve Rüsümü Mukataası Gelirleri	168
6.2.9. Darphane Mukataası Gelirleri	169
6.3. Yelken Bezi Temininde Yaşanan Sorunlar ve Sebepleri	171
6.3.1. Kaçakçılık ve Karaborsacılık	172
6.3.3. Masrafları Karşılama Kaynak Sorunu	182
6.3.4. Standarda Uygun Olmayan Üretim ve Geç ya da Eksik Teslim	182
6.3.6. Kaçak ve Kayıt Dışı Bez İşletmeleri	187
6.3.7. Deniz Kazaları, Güvenlik Sorunları, Salgın Hastalıklar, Ekonomik Krizler	190
6.3.8. Yelken Bezi Üretim Merkezlerine Düşmanlar Tarafından Yapılan Saldırıları.....	192
6.3.9. Bez Üreticilerinin İktisadi Yönden Zayıflığı.....	193
6.4. Temin Sorunlarını Gidermek İçin Alınan Tedbirler	193
SONUÇ.....	197
KAYNAKÇA.....	200
SÖZLÜK.....	208
ÖZGEÇMİŞ	
EKLER	

KISALTMALAR LİSTESİ

age.	: Adı Geçen Eser
agm.	: Adı Geçen Makale
bk.	: Bakınız
C	: Cilt
CIÉPO	: Comité International des Études Pré-Ottomanes et-Ottomanes
COA.	: Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi
çev.	: Çeviren
ed.	: Editör
haz.	: Hazırlayan
Ibid	: Aynı yerde
İA	: İslam Ansiklopedisi
kg	: Kilogram
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
MÖ	: Milattan önce
MS	: Milattan sonra
m	: Metre
No.	: Numara
OTAM	: Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi
S	: Sayı
Sad.	: Sadeleştiren
s.	: Sayfa
ss	: Sayfa Sayısı
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
vb.	: Ve benzerleri
vd.	: Ve diğerleri
Vol	: Volume
vs.	: Ve sair
yay.	: Yayını/Yayımları
yy.	: Yüzyıl

TABLULAR LİSTESİ

TABLULAR	SAYFA NUMARALARI
Tablo 2.1. Pamuk İpliğinden Yıllar İtibarıyla Alınan Vergi Miktarı.....	60
Tablo 2.2. 18. ve 19. Yüzyıl Başlarında Yıllar İtibarıyla Aydın ve Çevresinden Temin Edilen Pamuk İpliği Miktarı.....	61
Tablo 2.3. 18. Yüzyılda Çeşitli Şehirlerden Elde Edilen Pamuktan Alınan Vergi Miktarı.....	62
Tablo 5.4. 1 Mart 1801 Tarihinde Yelken Bezi Temin Edilen Yerler ve Ödenen Miktarlar.....	109
Tablo 5.5. Bezhanede Üretilen Yelken Bezi Miktarları.....	116
Tablo 5.6. 18. Yüzyıl Tersane Eminleri ve Görevli Oldukları Yıllar.....	141
Tablo 6.7. Yıllar İtibarıyla Yelken Bezine Ödenen Meblağlar.....	152
Tablo 6.8. Yıllar İtibarıyla Boğazhisarı Ve Havalisinden Toplanan Yelken Bezi Miktarları.....	155
Tablo 6.9. Yelken Bezinin Her Bir Topuna Ödenen Ücret.....	161

EKLER LİSTESİ

- Ek 1 Özi Kalesi'ndeki Barutun Parlatılması İçin Gerekli Olan Yelkeninin Tersane-i Amireden Verilmesi İçin Yazılmış Bir Arzuhal .
- Ek 2 İstanbul'daki Baruthane İçin Tersane-i Amireden İki Adet Gabya Yelkeni Verilmesi Hakkında Bir Arz.
- Ek 3 İstanbul ve Azadlu Baruthaneleri İçin Gerekli olan Yelkeninin Tersane-i Amireden Verilmesi Hakkında Bir Arz.
- Ek 4 Seddülbahir'deki Vezir Tarafından İstenen Gabya Yelkeni İle Hartucluk İpliğın Tersane-i Amireden Verilmesi Hakkında Bir Arz.
- EK 5 Donanma Kalyonlarının Yelkenleri İçin Boğazhisarlarından Eksik Toplanan Üç Bin Dört Yüz Kırk Yedi Top Bezin Nizam-ı Cedid Hazinesine Aktarılmış Olduğuna Dair Bir Arz.
- Ek 6 Tersane Emını Tarafından Yazılan ve Gerekli Olan Mayıstra Bezinin İstanbul'dan Satın Alınması Gerektiğini Bildiren Bir Arz.
- Ek 7 18. Yüzyılda Bir Osmanlı Kalyonu.
- Ek 8 Yelkenli Bir Gemide Bulunan Yelken, Seren ve Direkler.
- Ek 9 1113/1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi.

1. GİRİŞ

Anadolu coğrafyasının dikkat çeken özelliklerinden birisi Anadolu Selçuklu Devleti, Anadolu Türk beylikleri ve Osmanlı Devleti gibi Türk devletlerine beşiklik yapmış olmasıdır. Burası aynı zamanda güçlü düşman devletlerle çevrili bir coğrafyadır. Anadolu, tarih boyunca Orta Doğu, Kafkasya ve Balkanlara hâkim olan devletlerin başlıca yayılma sahasıdır. İlk Çağ'da Asur, Pers, Yunan ve Roma imparatorluklarının Anadolu'daki varlıkları bu durumu kanıtlamaktadır. Bu durum Anadolu'yu elinde tutan siyasi gücün denizlerde de etkili olması mecburiyetini beraberinde getirmiştir. Anadolu'ya hâkim olan güçler bu sebeple donanma sahibi olmaya ve denizlerde kontrolü ellerinde bulundurmaya özen göstermişlerdir. Dolayısıyla sadece Osmanlı Devleti değil ondan önce Anadolu'da hüküm sürmüş olan Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu, Anadolu Selçuklu Devleti ve Anadolu Türk beylikleri gibi farklı devletler de aynı şekilde donanmalar kurmuşlar ve tersaneler inşa etmişlerdir. Bu devletlerin her biri donanma için büyük masraflar yapmışlar ve gemi inşa malzemelerinin temini için farklı teşkilatlar vücuda getirmişlerdir. Her bir devletin donanma faaliyetleri zengin bir donanma kültürüne katkı yaparak sonraki devletler için yol gösterici bir işlev görmüştür. Osmanlı Devleti, kendisinden önce Anadolu'da oluşan donanma kültürünü bir yandan devr alıp ondan istifa etmiş diğer yandan da onu yeni uygulamalarla zenginleştirerek en olgun haline getirmiştir.

1.1. Osmanlı Devleti Öncesi Dönemde Türklerde Denizcilik

Türklerin Orta Asya'dan Anadolu'ya gelip 1071 Malazgirt Savaşı'nı kazanmaları ve Çaka Bey'in 1090 yılında Adalar Denizi'nde Koyun Adaları önlerinde Bizans donanmasını yenmesine kadar geçen dönem boyunca, kayda değer bir donanma gücüne sahip olduklarını söylemek mevcut bilgilere göre güçtür. Türklerin bu konuda daha önceki tarihlerde deniz gücüne sahip olamayışlarının nedeni ise yaşadıkları Orta Asya coğrafyası nedeniyle kara devleti olarak örgütlenmeleri ve alışkanlıklarının karasal koşullar altında şekillenmiş olmasıdır. Ana yurtları olan Orta Asya'da Tanrı, Altay ve Sayan dağları gibi aşılmaz dağlar, uzun süren soğuk kışlar, Karakum, Gobi ve Taklamakan gibi geniş çöller, Orhun, Selenga ve Yenisey gibi derinden akan nehirler onların milli karakterini karasal koşullara göre inşa etmiştir. Ayrıca onlar, Orta Asya'da her daim güçlü ve organize Çin, Tibet ve Moğol kökenli kara devletlerinin saldırı tehdidi altında yaşamaktaydılar. Türklerin düşmanları onlara kara yönünden saldırmaktaydı. Bu da onların savunma stratejilerini karasal koşullara göre geliştirmelerine neden oldu. Ayrıca Orta Asya'da deniz ticaretine uygun derin ve büyük nehirler ya da denizler bulunmamaktaydı. Doğal olarak böylesi yeryüzü ve iklim koşullarının hüküm sürdüğü bir coğrafyada onların denizcilik vasıfları gelişmemiştir. Dolayısıyla denizcilik vasıflarıyla değil at sırtında yaşayan disiplinli, teşkilatçı ve savaşçı vasıflarıyla ön plana çıkmışlardır. Lakin aşağıda Çaka Bey hakkında verilmiş olan bilgilerden anlaşılacağı üzere onların Anadolu'ya geldikten sonra hızlı bir şekilde deniz hâkimiyetinin önemi konusunda bilgi eksiklerini fark ederek yeni duruma uyum sağladıkları görülmektedir.

Çaka Bey, köken itibarıyla Malazgirt Savaşı'ndan sonra Alpaslan'ın Anadolu'nun fethiyle görevlendirdiği beylerden birisi olup Danişmendname'ye göre Sultan Turasan'ın maiyyetinde bulunmaktadır. Sultan Turasan, 20,000 kişilik bir kuvvetle Danişment Gazi'den ayrılıp yanında Çaka ve Hasan Hoşavendi olduğu halde Kayseri'den İstanbul'a kadar uzanan akınlar yapmıştır. Muhtemelen Çaka Bey bu akınların birinde Bizanslılara esir düşmüş ve İmparator Nikephoros Botanyates'in sarayına gönderilmiştir. İmparator da ona bazı imtiyazlar tanıyıp hediyeler vermiştir. Çaka Bey, burada Bizans dilini ve Bizans savaş metotlarını öğrenmişse de 1081'de Bizans tahtına çıkan I. Aleksis Komnenos (1081-1118), tarafından imtiyazları elinden alınmıştır. Ancak o daha sonra bir yolunu bulup İzmir'i ele geçirmiştir¹.

Çaka Bey, kısa zaman sonra "droman" denilen hücum gemileriyle Midilli, Sakız, Sisam ve Rodos adaları üzerinde hâkimiyet kurmuştur. Güçlü donanmasıyla

¹ Akdes Nimet Kurat, *Çaka Bey*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları: 24, 3. Baskı, Ankara, 1966, s. 24.

Edremit ile Bizans'ın gümrük kapısı kabul edilen Abydos'u fethetmiştir. Bundan sonraki muhtemel hedefi ise Trakya'ya geçip İstanbul'a ulaşmaktır. Ancak onun bu faaliyetleri damadı olan I. Kılıçaslan (1092-1107) ile İmparator I. Aleksis Komnenos'u tedirgin etmekteydi. Çünkü I. Kılıçaslan, Çaka Bey'in ülkesini kendisine yayılma alanı olarak görmekteydi. Bu durumun farkında olan İmparator I. Aleksis Komnenos, Çaka Bey ile onun damadı olan I. Kılıçaslan'ı birbirine düşürmek üzere harekete geçmiştir. I. Kılıçaslan'a yazdığı bir mektupta Bizans'tan ziyade kendisinin tehlikede olduğunu bildirmiştir. Onun bu çabaları sonucunda iki Türk hükümdarı akraba olmalarına rağmen bir süre sonra birbirine düşman olmuşlardır. I. Kılıçaslan, ordusuyla Çaka Bey'e karşı harekete geçerken bir Bizans donanması da Çaka Bey'in donanmasını imha etmek için denize açılmıştır. Abydos'ta bulunan Çaka Bey, I. Kılıçaslan'ın niyetini öğrenmek için yanına gitmeye karar verdiğinde görüşme teklifini kabul eden I. Kılıçaslan, onu tertip ettiği bir ziyafet sırasında öldürmüştür. Onun ölümünden sonra kuvvetleri dağılan Çaka Bey'in kurduğu sahil beyliği de çok geçmeden ortadan kalkmıştır².

Çaka Bey'in mücadele ettiği Bizans donanmasına göz atmak gerekirse donanmanın esas üslendiği yer İstanbul'dur. Burada bir imparatorluk filosu bulunmakta ve bu filodaki gemilerin komutanları, "*droungarios tou*" adı verilen bir donanma komutanının yönetimi altında toplanmaktadır. Dahası Bizans İmparatorluğu'nu oluşturan ve "*thema*" adı verilen bölgelerden denize komşu olan her bir themada birer filo bulunmaktaydı. Bu filolarının başındaki amirallere ise "*strategos*" adı verilmektedir³. 911 yılında Girit seferine katılmış olan Bizans donanması, 187 parça gemiden oluşmakta olup bu donanmada 34,000 kürekçi, 7,340 denizci ve 5,087 deniz piyadesi görev yapmaktaydı⁴. Bu donanmanın yiyecek ihtiyacının karşılanması ise themalar arasında bölüştürülmüştür. Thrakesion theması, bir dönem Bizans donanmasının arpa, buğday, şarap ve hayvan ihtiyacını karşılamıştır⁵.

Bizans donanmasında en çok tercih edilen savaş düzeni, nizami ay şeklinde gemilerin dizilmesidir. Sancak gemisi ile en hızlı ve en kuvvetli gemiler bu nizamın merkezinde ve çevresinde konuşlanmaktadır. Tüm kanatlara hâkim olan sancak gemisi, harekâtın gidişatına göre gereken yerlere takviye gönderir ve gerektiğinde geri çekilme veya düşman takibine karar verirdi⁶. Osmanlıların da yoğun bir şekilde kullandığı bir savaş nizamı olan hilal şeklindeki hattın yanı sıra borda nizamı da sıklıkla Bizans donanması tarafından uygulanmıştır. Borda nizamında, temel amaç öncelikle gemi mahmuzuyla düşman gemisine çarparak onu batırmak veya ona ağır hasar verdirmektir⁷. Bu taktiğin de daha sonra Osmanlı donanması tarafından kullanılmış olduğu gerçeğinden hareketle Anadolu'ya gelen Türklerin kendilerinden önce burada yaşayan toplumların denizcilik tecrübelerinden istifade ettikleri söylenebilir⁸.

Anadolu Selçuklu Devleti ise daha kuruluş yılları olan 1075'ten itibaren donanma kurmak için çalışmalarına başlamıştır. Bu devletin kuruluşundan kısa bir süre sonra 1086'da Marmara sahilindeki Kios (Gemlik) Limanı'nda savaş gemileri inşa edilmeye başlanmıştır. Bu gemileri inşa eden kişi ise Süleymanşah'ın veziri Ebu'l-Kasım'dır. Onun maksadı Marmara Denizi'nin güney sahillerini ele geçirerek Bizans İmparatorluğu üzerinde askeri ve siyasi baskı kurmak suretiyle bu devletin Anadolu Selçuklu Devleti üzerinde oluşturmuş olduğu tehdidi bertaraf etmektir. Ancak Bizans imparatoru I. Alexios Komnenos, bu donanmanın imparatorluk için oluşturduğu tehlikeyi hemen fark ederek bütün donanmasını Manuel Botanyates'in emrine vererek bu donanmanın hemen yakılmasını emretmiştir. Bununla da yetinmeyerek kara cihetinden büyükçe bir kuvveti, Tatikios isimindeki kumandanı yönetiminde Türklerin üzerine sevk etmiştir. Her iki kuvvetin de üzerine gönderilmesinden endişelenmiş olan

² Kurat, *age.*, s. 53-54.

³ Ali Rıza İşipek, *Türklerin İlk Amirali Çaka Bey ve Dönemin Deniz Savaşları*, çev. : Cengiz Aydemir, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 112.

⁴ İşipek, *age.*, s. 113.

⁵ İşipek, *age.*, s. 114.

⁶ İşipek, *age.*, s. 119.

⁷ İşipek, *age.*, s. 122.

⁸ Mehmet Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Donanma Politikası*, Dora, Bursa, 2016, s. 80.

Ebu'l-Kasım, üstün Bizans donanmasına karşı koyamayacağını düşünerek Kios'tan (Gemlik) çekilmek zorunda kalmıştır. Manuel Botanyates bu durumdan yararlanarak Ebu'l-Kasım'ın kızakta henüz inşa aşamasında bulunan bütün gemilerini yakmıştır⁹.

I. Haçlı Seferi'nden sonra başkent İznik'ten Konya'ya taşınınca, Anadolu Selçuklu Devleti, bir Orta Anadolu devleti vasfına bürünmüştür. Bizans İmparatoru I. Aleksis Komnenos, bu durumdan yararlanarak Adalar Denizi, Karadeniz ve Akdeniz sahillerindeki Türklerin elinde bulunan yerleri geri almıştır. Bütün bu olumsuzluklara rağmen Anadolu Selçuklu Devleti sultanları, Anadolu'yu çevreleyen denizler için mücadele etmekten geri durmamışlardır. Anadolu Selçuklu Devleti sultanlarından II. Kılıçşan'ın (1155-1192) hükümdarlığı döneminde, 1182 yılında Antalya kuşatılmış ancak fethedilememiştir. Bizans İmparatorluğu ve Anadolu Selçuklu Devleti arasında bozulmuş olan ilişkiler ikliminde, Bizans imparatoru III. Aleksis Angelos (1195-1203), Karadeniz'e altı gemi göndererek yük ve ticaret gemilerine baskınlar düzenlemiştir. Anadolu Selçuklu Devleti'ne ticari ve iktisadi anlamda darbe vuran bu olay üzerine II. Süleymanşah (1196-1204), Bizans imparatoruna elçi göndererek bu baskınlardan zarar gören tüccarların zararlarının karşılanmasını istemiştir. Sonuçta iki taraf arasında bir anlaşma imzalanmış ve III. Aleksis Angelos, ele geçirilen mallar için tazminat ödenmesini kabul etmiştir. Öte yandan Ünye, Sinop ve Trabzon'a hâkim olan İmparator Aleksis Komnenos'un (1204-1222), Samsun'u kuşatması, onunla aynı ortak geçmişi paylaşan ve akraba bulunan İznik imparatoru Theodoros I. Laskaris'in (1204-1222) de işe karışmasına, bu ise Karadeniz'de bir üstünlük mücadelesinin başlamasına neden olmuştur. Ancak bu üstünlük mücadelesinden zarar görenler deniz yollarını sıkça kullanan yine tüccarlar olmuştur. Bozulan güven ve istikrar ortamında Karadeniz'de ticari faaliyetlerde bulunmak neredeyse imkânsız hale gelince I. Gıyasettin Keyhüsrev (1192/1196-1205/1211), Aleksis Komnenos'u mağlup edip onu haraca bağlamış ve böylece ticaret yollarının güvenliğini sağlamıştır¹⁰.

I. Gıyasettin Keyhüsrev, kendinden önceki Anadolu Selçuklu hükümdarlarının izlediği denizcilik politikasını sürdürerek Avrupa ve Mısır'dan gelen ticaret gemilerinin uğrak yeri olan ve dolayısıyla Akdeniz'de önemli bir ihracat ve ithalat limanı durumunda bulunan Antalya'nın fethine yönelmiştir. Bu esnada şehre Aldo Brandini isminde bir İtalyan hâkim bulunmaktaydı. Anadolu'nun diğer şehirlerinde olduğu gibi burada da Latin ve Rum güç çatışması nedeniyle güvenlik kalmamış, Asya ve Afrika'dan gelen gemiler soyulmaya başlanmıştır. Derhal şehri kuşatmaya başlayan I. Gıyasettin Keyhüsrev, Aldo Brandini'nin Kıbrıs'tan yardım alması üzerine kuşatmayı kaldırarak geri çekilmek zorunda kalmıştır. Lakin bir süre sonra Rumların daveti üzerine kuşatmayı yeniden başlatmış ve çok geçmeden 1207'de şehri fethetmiştir¹¹.

I. İzzettin Keykavus (1211/1220), babasının siyasetine yani ticari yönden Anadolu'nun kalkınmasına önem vermiştir. Deniz ticaretinin önemini fark etmiş olan Sultan I. İzzettin Keykavus, ilk olarak Kıbrıslılarla 1214 yılında bir ticaret anlaşması imzalamıştır. Buna göre Anadolu Selçuklu Devleti'nin müsaadesi gereğince iki tarafa mensup tacir ve gemiciler, birbirlerinin memleketine serbestçe girip çıkabilme hakkını kazanmışlardır. Daha sonra ise Akdeniz'in güçlü devletlerinden biri olan Venediklilerle de bir ticaret anlaşması yapılarak Akdeniz'in güvenliği sağlanmıştır. I. İzzettin Keykavus döneminde İznik ve Trabzon Rum İmparatorlukları arasındaki bu bölgenin hâkimiyeti için sürdürülen çekişmelerin Sinop ve çevresinde güvenliğin bozulmasına ve dolayısıyla ticaret yolunun işlerliğini kaybetmesine neden olması üzerine I. İzzettin Keykavus, 1214'te Sinop'u fethetmiştir¹². Birkaç gün burada kalan sultan, şehrin

⁹ Erdoğan Merçil, *Müslüman Türk Devletleri Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1993, s. 111.

¹⁰ Erdoğan Merçil, "Seçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri", *Başlangıçtan 17. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, ed. : İdris Bostan-Salih Özbaran, C 1, I. Baskı, 2009, s. 25.

¹¹ Ali Sevim, *Anadolu'nun Fethi, Selçuklular Dönemi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2000, s. 161.

¹² Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri, Kuruluş Devri*, Kültür Bakanlığı Yayınları: 423, Ankara, 1981, s. 54.

yönetimi, imarı, kültür ve ticaret işlerinin düzene konulması hususunda emirler verdikten sonra buradan ayrılmıştır¹³.

Sinop'un fethinden sonra Türk tacirleri, Sinop'tan gemilere binerek Karadeniz'in kuzeyinde bulunan Kırım sahilindeki Suğdak'a gitmişlerdir. Bu tacirlerin yanlarında taşıdıkları ticari eşyalar, pamuklu ve ipekli kumaşlar ile baharat gibi eşyalardan oluşmaktaydı. Sultan I. İzzettin Keykavus'un Sinop'u fethinden sonra bizzat sultanın kendisi tarafından Venedik ve Cenova cumhuriyetleriyle görüşmeler yapılması doğu ticaretinin canlanmasına ve ekonomik olarak Anadolu'nun zenginleşmesine katkı sağlamıştır¹⁴.

Anadolu Selçuklu Devleti donanmasının en güçlü olduğu dönem I. Alaaddin Keykubat (1220-1237) dönemidir. O, donanma ve denizlerin önemini fark eden bir devlet aklısıyla Alanya'yı fethederek burada Anadolu Selçuklularının ilk gemi yapım tersanesini kurmuştur. Onun zamanında Anadolu Selçuklu Devleti donanması gelişip güçlenerek deniz ötesi seferler yapma yeteneğine kavuşmuştur. Nitekim Moğollar'ın Kırım'daki Suğdak şehrini işgal etmeleri üzerine Sinop'ta üslenen Anadolu Selçuklu donanması harekete geçirilmiş ve 1227 yılında Suğdak feth edilmiştir¹⁵. Bu fethin Danişmendli, Saltuklu ve Mengüceklî beyliklerinin ortadan kaldırılmalarından sonra gerçekleşmesi ayrıca dikkat çekici bir husustur. Yani kronolojik olarak bu fetih, Anadolu Türk siyasi birliğinin sağlanmasından sonra gerçekleştirilmiştir. Anadolu üzerinde kurulan siyasi hâkimiyet onu çevreleyen denizlerden birisi olan Karadeniz'de kurulan siyasi ve askeri hâkimiyetle desteklenmiş ve kalıcı hale getirilmeye çalışılmıştır.

Denizin önemini Anadolu Selçuklularının anladıklarına en önemli kanıt, devlet teşkilatlarında yer alan memuriyetlerdir. Zira 13. yüzyılda "*emirü's-sevâhil*" isimli memuriyet, Anadolu Selçuklu devlet adamları arasında mühim bir mevki işgal etmekteydi¹⁶. Bu makam günümüzdeki amiral rütbesindeki donanma komutanına tekabül etmekte olup emirü's-sevâhiller geçmişte beylerbeyine bağlı olarak hareket etmekteydiler. Çünkü deniz kuvvetleri kara ordusundan bağımsız bir kuvvet olarak düşünölmek yerine kara ordusunun bir uzantısı olarak tanımlanmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti'ne ait denizcilikle ilgili teşkilat, strateji, uygulama ve hedeflerin kendilerinden sonra kurulan denizci Türk beylikleri ile Osmanlılarda da devam ettiğine şüphe yoktur.

Bir dizi siyasi ve askeri nedenin etkisiyle 14. yüzyıl başlarında Anadolu Selçuklu Devleti siyasi ömrünü tamamlamıştır. Anadolu üzerindeki hâkimiyetini, her bakımdan onun modelinde teşkilatlanmış olan Anadolu Türk beyliklerine bırakmıştır. Bu beyliklerin başında Aydınoğulları, Menteşeoğulları, Karesioğulları, Saruhanoğulları ve Pervaneoğulları gibi beylikler gelmekteydi ki bu sahil beyliklerinin de birer donanmaya sahip oldukları bilinmektedir¹⁷. Daha sonraki yıllarda Adalar Denizi sahillerine yerleşmiş olan Türk ahali, eskiden beri bir denizcilik faaliyeti olagelen korsanlık faaliyetine devam etmişlerdir. Hristiyan korsanların bilhassa Girit ve Kıbrıs'ta üslenerek Anadolu ve Suriye kıyılarına yapmış oldukları taarruzlara karşılık, Türk korsanları da yavaş yavaş Akdeniz sahillerine yerleşerek Avrupa'nın güney sahillerine akınlarda bulunmaya başlamışlardır.

1.2. Osmanlı Devleti Dönemi Denizcilik

Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında, Karamürsel'de ve Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılmasından sonra Edincik'te bir tersane kurulmuştur. Daha sonra ise İzmit'in Bizans'tan alınmasından sonra Karamürsel'de 1327 yılında bir tersane teşkil edilmiştir. Rumeli'ye geçtikten sonra burada tutunabilmek gerektiğinden dolayı süratle asker sevk edebilmek için ve özellikle Venediklilere karşı sahilleri

¹³ Sevim, *age.*, s. 165.

¹⁴ Merçil, *agm.*, s. 26.

¹⁵ Merçil, *age.*, s. 144.

¹⁶ Ali İhsan Gencer, "Bahriye", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, C 4, İstanbul, 1991, s. 502.

¹⁷ Merçil, *age.*, s. 313.

koruyabilmek için çok geçmeden 1390 yılında Gelibolu'da başka bir tersane kurulmuştur. Ancak bütün bunlara rağmen bu dönemde Osmanlı Türk deniz gücü Venediklilerle başa çıkabilecek bir güce sahip değildir.

Osmanlıların Adalar Denizi'ndeki faaliyetleri Yıldırım Bayezid (1389-1402) döneminde Saruhan, Aydın ve Menteşeoğulları Beyliği'nin ortadan kaldırılmasıyla başlamıştır. 1402 Ankara Savaşı'nı ve Fetret Devri'ni (1402-1413) takiben devlet dağılma tehlikesini atlattıktan sonra Çelebi Mehmet (1413-1421) zamanında, Osmanlı donanması yeni bir canlılık kazanmıştır. Çalı Bey kumandasındaki Türk donanması, Gelibolu'dan çıkarak 30 parça gemi ile Naksos, Andrus ve Milos adalarını vurmaya gitmiş, bu sırada Pietro Loredano adındaki bir Venedik kaptanının kumandasında bulunan 15 parça kalyondan oluşan bir filoyla tesadüf etmiş ve bu filoyla savaşa tutuşmuştur. Fakat Venediklilerle 1415 yılında gerçekleşen bu savaşta Çalı Bey şehit düşmüştür. II. Murat (1421-1451) zamanında ise belli bir güce ulaşmış olan Osmanlı donanması, Trabzon Rum Devleti'ni vergiye bağlayabilecek bir güce erişmiştir¹⁸.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin, denizci Anadolu Türk beylikleri'nin ve kuruluş döneminde Osmanlı Devleti'nin donanmaları birer savunma donanmasından ziyade birer akın donanması vasfındaydı. Çünkü bu donanmalar uzak mesafelere kadar başarılı akınlar yapmalarına ve dolayısıyla devlete büyük kazançlar sağlamalarına rağmen Venedik ve Ceneviz savaş gemileriyle mücadeleye girdiklerinde çok defa geri çekilmek zorunda kalmaktaydılar. Osmanlı donanmasının akın faaliyetlerinden çıkıp deniz ötesi fetihlere hazırlanması Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) dönemine rastlamaktadır. Bu dönemde Osmanlı donanması, Çanakkale Boğazı etrafındaki bazı adalarla Adalar Denizi'ndeki birtakım adaları zapt ederek Anadolu sahillerinin emniyetini sağlamıştır. Yine Trabzon Rum İmparatorluğu'nun 1461'de ortadan kaldırılması ve Karadeniz'in öte yakasında bulunan Kırım ve Kefe'nin 1477'de fethi, Osmanlı donanmasının akın donanması olma vasfından çıkıp savaş donanması vasfına sahip bir donanma haline gelmesini sağlamıştır¹⁹. Bununla birlikte Fatih Sultan Mehmet döneminde 1481'de Otranto'nun Gedik Ahmet Paşa tarafından fethi gibi önemli başarılarla imza atılsa da Osmanlı donanması, operasyonel yetenek kazanma konusunda henüz Batılı denizci devletler seviyesine ulaşamamıştır. Onlarla kıyaslandığında Osmanlı donanması hâlâ bir nakliye filosu görünümüne sahiptir²⁰.

Osmanlı donanmasının başlangıçtaki deniz seferleri daha çok Venedik ya da Frenk korsanlarının Osmanlı tüccar gemilerini soymaları ya da Osmanlı sahillerini yağmalamaları sonucu savunmacı reflekslerle başlamıştır. 1469'da Eğriboz Adası'nın fethedilmesinin nedeni Frenklerin seksen gemi ile Aynaroz sahillerini yağma ve tahrip ile birçok Müslümanı esir almalarıydı. Limni ve Bozcada gibi adalar Frenk korsanlarının tüccar gemilerin soymaları üzerine fethedilmiştir. Daha sonra Rodos ve Girit adalarının fethi de buna benzer nedenlerle gerçekleşmiştir²¹.

¹⁸ Ahmet Rasim, *Osmanlı Tarihi*, C 1, Hikmet Neşriyat, İstanbul, 2000, s. 291.

¹⁹ Gencer, *agm.*, s. 503.

²⁰ Venedik donanmasına kıyasla Osmanlı donanmasının bir zayıf yönü, Osmanlı donanmasının daha çok kadırgalardan oluşmasıydı. Bu durum, kalyon ağırlıklı Venedik donanmasına karşı uzun bir süre dezavantaj olarak varlığını sürdürmüştür. Çünkü kadırgalara kıyasla kalyonlar hem daha yüksek bordalı hem de daha fazla top ve ateşli silahla donatılabilmekteydi. Buna karşılık kadırgalarda iç hacim kalyona kıyasla daha küçük olduğu için gemi mürettebatına aylarca yetecek yiyecek ve su depolamak mümkün değildir. Kadırgalarda kürekçilere fazla ihtiyaç duyulduğundan, çok sayıda insanın beslenme ve su ihtiyaçları için bu gemilerin iki haftada bir kıyıdaki deniz üslerine uğramaları gerekmektedir. Osmanlı denizcilerinin, kadırganın bu olumsuz özelliğine rağmen 18. yüzyıla kadar bu gemide ısrar etmelerinin arka planında ise bu gemilerin hafif olmaları nedeniyle hareket kabiliyetinin yüksek olması ve yine kalyona kıyasla hafifliği nedeniyle sığ sulara daha rahatça sokulabilmesi yatmaktadır. Hatırlatmakta yarar vardır ki 1538 Preveze Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanması, kadırgalardan kuruluydu ve kalyon ağırlıklı İspanyol, Ceneviz ve Venedik donanmasına karşı zafer kazanmıştır. (bk. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve...*, s.462)

²¹ 1469 yılında Eğriboz'un fethedilmesinin sebebi, padişah Karaman seferinde iken Frenklerin 80 gemi ile Aynaroz sahillerini yağmalayarak birçok Müslüman'ı esir almalarıydı. Bu durum üzerine Fatih Sultan Mehmet, Vezir Mahmut Paşa'yı Gelibolu'ya donanmayı hazırlamaya gönderip kendisi de karadan

Sultan II. Bayezid (1481-1512), elverişli ve güçlü bir donanmaya sahip olunamadığı sürece Venedikliler ile açık denizlerde başa çıkılamayacağını dolayısıyla Doğu Akdeniz’de hâkimiyetin sağlanamayacağını gayet iyi anlamıştır. Bu yüzden donanmanın yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Bu yeniden yapılandırma ihtiyacını zorunlu kılan başka nedenler de vardır. Bu minvalde 1489 yılında Venediklilerin Kıbrıs’ı ele geçirmesiyle Batı Anadolu sahilleri ve Akdeniz ticaret yolları Venedik’in istila tehditi ile karşı karşıya kalmış ve Osmanlı donanmasını yeni bir tarzda teşkilatlandırmanın lüzumu iyice anlaşılmıştır. Dolayısıyla bu lüzum yeni ihtiyaçların ortaya çıkmasını da beraberinde getirmiştir. Yeni donatım malzemeleri bu ihtiyaçların başında gelmekteydi. Bu yeniden teşkilatlandırma faaliyetinde yeni gemilerin inşası için uygun kerestelere sahip geniş ormanlara ihtiyaç duyulmaktaydı. Avrupa’da fetihler yoluyla geniş ormanlık arazilere sahip olmak Cem Sultan meselesi nedeniyle mümkün değildir. Anadolu’nun güneyinde ise Memlûklüler hatırı sayılır bir güçtür. Cem Sultan’ın 1495’te ölümünden sonra bu fetihlerin yolu yeniden açılmıştır. Kili ve Akkırman’ın fethinden sonra Karpat Dağları’nın Osmanlı hâkimiyetine alınmasıyla buradan temin edilen keresteler büyük çapta savaş gemilerinin inşasında kullanılmıştır. Memlûklülerle yapılan altı yıllık mücadelenin sonucunda 1490 yılından sonra Toros Dağları’nın Osmanlı topraklarına katılması ile de bu dağlardan sağlanan keresteler gelişmiş bir deniz filosunun inşasında başlıca yardımcı olmuştur. Bu gelişmeler ışığında 1495’e gelindiğinde korsanlıktan gelen ve çekirdekten yetişme denizciler olan Kemal Reis, Selman Reis ve Burak Reis gibi isimlerin yer aldığı büyük donanma kaptanları çağı açılmıştır²².

II. Bayezid döneminde yukarıda belirtilen sebepler ve gelişmeler çerçevesinde Osmanlı donanması yeniden yapılandırılmıştır. Bu yeniden yapılandırma faaliyeti zaman olarak 1502 yılı sonbaharında başlamıştır. Yeniden yapılandırma faaliyeti, yeni gemilerin inşası ile birlikte ömrünü doldurmuş bazı büyük gemilerin parçalarına ayrılması ve bu gemilere ait malzemelerinin yeni gemilerde kullanılması suretiyle gerçekleştirilmekteydi. Parçalarına ayrılan gemilerden temin edilen malzemeler, hafif kadırgalar ve ağır kadırgaların inşasında kullanılmaktaydı. Bu çabalar sadece çok amaçlı deniz operasyonlarını gerçekleştirmeye imkân verecek gemileri üretmek için değil aynı zamanda ele geçirilmesi rakiplerine göre hem daha zor, hem daha hafif hem de manevra kabiliyeti daha yüksek gemiler vücuda getirmek içindir. II. Bayezid’in bu çabaları sonucunda yenilenen Osmanlı donanması, İspanya’dan Müslüman ve Yahudilerin Kuzey Afrika ve İstanbul’a nakliyesi faaliyetini de gerçekleştirmiştir²³.

II. Bayezid’in deniz stratejisi daha sonra onun oğlu Yavuz Sultan Selim (1512-1520) tarafından da yürütülmüştür. Yavuz Sultan Selim, Anadolu’nun geleceğini tehdit eden Şii tehlikesini ortadan kaldırdıktan sonra pek çok gemi inşasına elverişli bir Tersane-i Amirenin kurulması için sadrazam Piri Mehmet Paşa’ya emirler vererek Kasımpaşa’da Haliç Tersanesi’ni inşa ettirmiştir. Osmanlı donanması her ne kadar onun döneminde denizlerde büyük fetih hareketleri gerçekleştirememiş ise de daha sonraki dönemlerde gerçekleştireceği fetih hareketleri için olgun bir hale gelmiştir. Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) zamanında ise Osmanlı donanması, her alanda Avrupa’nın denizci devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiş, özellikle Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis, Piyale Paşa ve Kılıç Ali Paşa gibi denizcilerin tecrübelerinden faydalanılmış ve neticede Kızıldeniz ve Akdeniz birer Türk gölü haline getirilmiştir. Bunda, yetişen büyük denizcilerin önemli katkıları bulunmaktaydı. Bu bağlamda Kanuni Sultan Süleyman döneminde iyice ön plana çıkan ve Türk denizciliğine altın çağını yaşatan Barbaros Hayrettin Paşa, 1533 yılında fiilen başladığı kaptanıderyalık görevinde on iki yıl süreyle pek büyük ve pek önemli seferler yapmış ve birçok önemli zafer kazanmıştır. Bu zaferlerin en büyüğü ise Osmanlılara Akdeniz hâkimiyetini kazandırmış olan 1538 yılında gerçekleşen Preveze Deniz Zaferi’dir. Bu

Eğriboz üzerine yürümüştür” (bk. Münecimbaşı Ahmet Dede, *Münecimbaşı Tarihi*, haz. : İsmail Erünsal, C 2. , Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, Tarihsiz Baskı, s. 338.)

²² Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü, Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü Ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, çev. : Nazlı Pişkin, Timaş Yayınları, İstanbul, 2009, s. 152-153.

²³ Brummett, *age.* , s. 138.

zafer sonucunda İspanyol, Venedik ve Cenevizlilere ait yüzden fazla haçlı kadırgası batırılmış ya da ele geçirilmiştir. Bu büyük zafere rağmen Osmanlı donanmasının faaliyet sahası sadece Akdeniz'e münhasır kalmamıştır. Kızıl Deniz, Umman Denizi ve Hint Okyanusu da Osmanlı donanmasının faaliyet sahası içine girmektedir. Aynı tarihlerde Barbaros Hayrettin Paşa'dan başka bir diğer deniz amirali olan Hadım Süleyman Paşa, Portekizlileri bölgeden uzaklaştırmak amacıyla Hindistan'da Diu Kalesi'ni kuşatmaktaydı²⁴.

Kanuni Sultan Süleyman'ın ölümünden sonra yerine geçen oğlu II. Selim (1566-1574) zamanında Türk donanması hâlâ Akdeniz'de hâkim konumda bulunmaktaydı. Bu hâkimiyet öyle bir şekil almıştı ki Akdeniz'in Hristiyan millet ve devletleri, Türklerin denizlerde yenilmez olduğu kanaatine varmışlardır. Ancak Kıbrıs'ın 1571'de fethi ve bundan sonra meydana gelen 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'nda Osmanlıların yenilmezliği imajı²⁵ zarar görse de kaptan paşalık makamına getirilen Kılıç Ali Paşa'nın on altı yıl süren kaptanıderyalığı sırasında Türk denizciliği nicelik ve nitelik olarak en yüksek seviyesine çıkmıştır²⁶.

Her ne kadar güçlü bir donanma kurmak için gerekli olan ham maddeye sahip olmak konusunda Osmanlılar, 15. ve 16. yüzyıllarda belli bir rahatlığa kavuşmuşlarsa da onların başlıca kronik sorunu eğitilmiş denizciler ile gemi çalışanlarıydı. Osmanlılar, çağdaşı olan Venedik, İspanyol, Portekiz ve İngiliz donanmalarına kıyasla yeterli sayıda ve iyi eğitilmiş denizci mürettebata sahip değillerdir. Dahası gemi inşa faaliyeti, ham madde ve işçilik masraflarının yüksek olması nedeniyle hem Osmanlılar'da hem de Avrupalı toplumlarda pahalı ve maliyetli bir iştir. Osmanlılar, bu maliyeti aşağı çekmek için donanma gemilerini kerestenin kolay temin edildiği uygun sahil şehirlerindeki tersanelerde inşa etmişlerdir. Çayağzı, Sinop, Samsun ve Trabzon tersanelerindeki gemiler Karadeniz Bölgesi'nden temin edilen kerestelerle inşa edilmişlerdir²⁷. Üstelik taşradaki bu tersanelere ilave olarak iki ana Osmanlı tersanesi olan Gelibolu ve Galata tersanelerinde gemi inşa etmeye devam edilmiştir. Gelibolu, İstanbul, Sinop, Samsun ve Trabzon gibi şehirleri, Midilli, Preveze, Rodos ve Avlonya gibi önemli deniz üslerinin bulunduğu şehirlerde kurulmuş olan tersaneler izlemiştir. Bu şehirlerde farklı milletlerden ya da dinlerden meydana gelen geniş bir denizci insan gücü havuzu oluşmuştur. Bu insan gücü havuzunda sadece Türkler değil, Rumlar, İtalyanlar ve Dalmaçyalılar gibi gemici ve denizci insanlar bulunmaktaydı²⁸.

Klasik dönemde Osmanlı donanması, Gelibolu'daki kaptan paşa tarafından idare edilmekteydi. Sefer zamanı kaptan paşa eyaleti içindeki derya beyleri, emre itaat, muharebeye katılmak, görev, taktik ve strateji konusunda ona karşı sorumluydular. Derya beylerinin de amiri konumunda olan kaptan paşaların, Venediklilerde olduğunun aksine eğitilmiş ve denizcilik kariyeri olan birisi olması gerekmemekteydi. Venedikliler bu iş için kaptanları sıkı bir şekilde seçiyorlar ve liyakat, tecrübe ve bilgisine bakarak doğru kişileri görevlendirmekteydiler. Osmanlılarda teorik olarak padişahın onay verdiği herhangi birisi bu göreve atanabilmekteydi²⁹.

Venedik Cumhuriyeti ve Osmanlı Devleti gibi devletler açısından önemli olan husus, onların ticari ve denizcilikle ilgili çıkarları ile savunma ve askeri seferlerine donanmanın destek sağlamasıydı. Bu yüzden donanma bu amaçlar için hem eşya taşınmalı hem de savaş bölgesine asker nakledebilme kapasitesine sahip bulunmalıydı.

²⁴ Brummett, *age.*, s. 169.

²⁵ Avrupalı yazarlara göre Osmanlı donanmasına 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'nda koalisyon donanması tarafından ağır bir darbe vurulmuştur. Bu savaşta Osmanlı donanmasının amirali olan Kaptanıderya Müezzinzade Ali Paşa hayatını kaybetmiş, 200'ün üzerinde Türk kadırgası batırılmış ya da ele geçirilmiş, 20,000 civarında Türk denizcisi bu savaşta ölmüş, 3,000 kadarı da esir düşmüştür. Esir düşenlerin başında Kaptanıderya Müezzinzade Ali Paşa'nın iki oğlu ile Trablusgarb beylerbeyi Cafer Paşa da bulunmaktaydı. Verilen bu zayıflar yüzünden Avrupa'da zamanla ortaya çıkan "Yenilmez Türk" imajı yıkılmıştır. (bk. Önder Kaya, *Avrupa Tarihi Üzerine Yazılar*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s.139.)

²⁶ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve...*, s.392

²⁷ Brummett, *age.*, s. 142.

²⁸ Brummett, *age.*, s. 142.

²⁹ Brummett, *age.*, s. 144.

Savaş zamanında ise korsan gemileri ve savaş gemisi filoları sürekli ya da geçici bir üssü kullanmak suretiyle devletin askeri operasyonlarına destek vermeliydi. Korsan gemileri klasik dönemde sıkça kullanılmaktaydı. Çünkü korsan gemilerinin maliyeti hem daha az hem de açık denizlerde onları kısıtlayan hukuk kuralları daha belirsizdir. Bu belirsizlik onlara büyük bir hareket özgürlüğü sağlamaktaydı. Korsan gemileri maliyetlerini büyük ölçüde yaptıkları deniz akınlarından karşılamakta ve çok az masrafa mâl olan bu özellikleriyle devletlerin önemli bir deniz gücünü teşkil etmekteydiler. Orta Çağ ve Yeni Çağ'da gerek İngiliz ve Hollanda, gerek İspanyol ve Portekiz ve gerekse Venedik ve Fransızlara çalışan birçok korsan şefi vardı ve korsanlık bu devletler açısından gayrimeşru bir faaliyet olarak görülmemekteydi. Dolayısıyla korsanlık, denizlerde çıkarları olan önemli devletler tarafından desteklenen bir denizcilik faaliyetiydi. Bu gerçekten hareketle Osmanlılar adına çalışan Hızır Reis, Oruç Reis ya da Burak Reis gibi korsanlar vardır. Ayrıca Garb Ocakları olarak isimlendirilen eyaletlerde konuşlanmış olan Türk korsan gemileri mevcuttur. Osmanlı Devleti'nde korsanlık faaliyetleri denildiği zaman daha sonraki dönemlerde insan unsuru olarak Garb Ocakları ve mekân olarak Akdeniz ön plana çıksa bile Türk korsanları sadece Akdeniz'de değil Uskok olarak isimlendirilen Sırp ve Hırvat korsanlar ile Venedik korsanlarına karşı mücadele etmek amacıyla Adriyatik Denizi'nde de faaliyet göstermekte idiler. Hersek'te Nova şehri, Arnavutluk'ta Avlonya ve Draç şehirleri, Yanya bölgesinde Ayamavra, İnebahtı ve Preveze şehirleri, Mora Yarımadası'nda ise Modon ve Koron şehirleri Türk korsanlarının toplandığı sahil şehirleriydi³⁰. Akdeniz dışında Kızıldeniz vasıtasıyla Hind Okyanusu'na çıkan Türk korsanları da varken bunların etkileri oldukça zayıf kalmıştır. Karadeniz'de ise Türk korsanlarından nadiren bahsedilmektedir³¹. Türk korsanları asıl olarak Akdeniz'de etkiliydiler. Çünkü Osmanlı Devleti'ne karşı Venedik ve Habsburg hanedanı tarafından yöneltilen tehdit Akdeniz'de yoğunlaşmaktaydı.

Korsanlık faaliyeti, Akdeniz'le birlikte bütün denizlerde ve okyanuslarda belli oranlarda farklı din, mezhep ve etnik kökenden insanlar tarafından yürütülmekteydi. Büyük Okyanus, Atlas Okyanusu ve Hint Okyanusu'nda bile devletlerin birbirlerine karşı kullandıkları deniz korsanları vardır. Korsanlığı cazip kılan birçok neden bulunmaktaydı. Bunun başında korsan gemilerinin daha işlevsel olması gelmekteydi. 18. yüzyılda korsan gemileri ile devlet gemileri arasındaki ayırım sefer ya da savaş zamanı ortaya çıkmaktaydı. Çünkü korsan gemileri sadece savaş zamanı değil barış zamanı da faaliyet gösterirken devlet gemileri genelde savaş ya da sefer zamanı sularda görünmekteydi. Dahası korsan gemilerinin hareket alanı onların belli bir hukuka tabi olmamaları nedeniyle daha geniştir. Devletin savaş gemilerini bağlayan hukuk kuralları varken korsan gemilerinin yoktur ve bu da onlara faaliyetlerinde büyük bir serbestlik kazandırmaktadır³².

Çekirdekten yetişme Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis, Selman Reis, Piri Reis ve onların yetiştirdiği denizcilerden sonra Osmanlı deniz gücü, denizcilik bilgisi olmayan kaptan paşaların idaresine verilmiştir. Müezzinzade Ali Paşa ve Çağalazade Sinan Paşa ve Hüsameddin Paşa gibi kaptan paşalar denizcilikten değil karadan yetişmiş kaptan paşalardır. Bu husustan dert yanan ve bu durumun sebep olacağı tehlikelere dikkat çeken kendi dönemlerinin aydını sayılabilecek Koçi Bey, Defterdar Sarı Mehmet Paşa, Mustafa Nuri Paşa ve Koca Sekbanbaşı gibi bazı bürokrat ve tarihçiler de vardır. Ancak bunların tespitleri devlet katında fazla bir destek görmemiştir³³.

³⁰ İdris Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık, Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2009, s. 35.

³¹ Orhan Koloğlu, *Türk Korsanları*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2012, s. 175.

³² Koloğlu, *age.*, s. 175.

³³ Dönemin önde gelen devlet adamlarından birisi olan Defterdar Sarı Mehmet Paşa, liyakat sahibi olmayan kişilerin donanmaya atanmalarını eleştirmiş ve kendi döneminde on yedi kişiye yeniden saliyane verilmek suretiyle donanma kaptanlığına atandığını ve bunların kadirgalar yaptırmaları için görevlendirildiğini ancak bu kişilerden bazılarının donanma işlerinden habersiz oldukları için borçlanmak suretiyle kadirgaları donattıklarını anlatmıştır. (bk. Defterdar Sarı Mehmet Paşa, *Zübde-i Vekayiat*, Tahlil ve Metin, 1066-1116/1656-1704, haz. : Abdülkadir Özcan, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995, s. 195.)

Osmanlı Devleti yüzyıllar geçtikçe eski gücünü yitirmeye ve her geçen yıl askeri, siyasi, mali ve ticari açılardan daha da güçlenen Avrupa devletleri karşısında gerilemeye başlamıştır. 17. yüzyılın başlarında gerek iç sebepler ve gerek dış sebeplerin etkisiyle devlet yapısında yozlaşma ve duraksama alametleri ortaya çıkmış ve bu alametler devletin diğer kurumlarına da sirayet etmiş ve neticede Osmanlı donanması da bu yozlaşma ve duraksamadan payına düşeni almıştır. Osmanlı donanmasındaki bu gerilemenin birçok nedeni vardır. Ama en başta geleni bir dizi zihinsel ve bilimsel dönüşümün sonucunda Avrupa'da denizcilik ve gemicilik biliminde yaşanan yeni gelişmelere devlet ve yöneticilerinin ayak uyduramamasıdır³⁴.

1571 İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra kadırgalar çağı kapanmış, Akdeniz'de kalyonların merkezde yer aldığı yelkenli gemiler çağı başlamış ve bu sırada Batılı denizci devletler, kalyon olarak isimlendirilen yüksek güverteli savaş gemilerini kullanmaya başlamışlardır. Dolayısıyla yeni dönemin en belirgin işareti, kalyon sınıfı gemilerin Avrupalı denizci devlet donanmalarında hâkim gemi modeli haline gelmesiydi. Esasında Avrupa'da kalyonlar, coğrafi keşifler çağından beri kullanılmaktaydılar. 1571'de İnebahtı Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasına ağır bir darbe indiren Haçlı donanması gemileri, uzun direkli, yelkenli, yüksek bordalı ve otuz altı toplu kalyon olarak isimlendirilen savaş gemileriydi. Osmanlı Devleti, 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'nda kaybettiği donanmasını altı ay gibi kısa bir sürede yeniden inşa ederek iki yüz elliye yakın bir savaş gemisi filosunu yeniden Akdeniz'de yüzdürmeyi başarmıştır. Ancak bu başarının ardında tersane alt yapısının zaten buna elverişli olmasından daha çok devlet adamlarının sahip olunan potansiyel ve imkânları zorlaması yatmaktaydı ve devlet adamlarının olağanüstü kişisel gayretlerine dayanan bu başarı istisnai bir durumdu. Çünkü Çeşme Baskını'ndan sonra aynı şey başarılammıştır. Savaşın galibi olan Haçlı donanmasının 1571'de kazandığı bu başarıda Venedik Tersanesi'nin kapasitesi ve kurumsal yapısı ihmal edilmemelidir. Çünkü Türklerin daha Batı Anadolu'ya bile gelmediği bir tarihte, 1104'te kurulan Venedik Tersanesi, IV. Haçlı Seferi'nin Venedik'ten başlamasını müteakip hızlı bir gelişme göstermiştir. Venedik Tersanesi'nde 16. yüzyılda iki bin kadar marangoz, gemi inşaatçısı, mühendis ve işçi çalışmaktaydı. İspanyol ve Venedik donanmalarının 1571'deki İnebahtı Deniz Savaşı'nı bu tersanenin teknik kapasitesi ve düzgün örgütlenmesi olmasa kazanmaları kolay değildir³⁵. Bu yüzden 1571 İnebahtı Deniz Savaşı, kürek devrinin sonu yelken devrinin başı kabul edilmektedir. Bu tarihten sonra donanmalar arasında bu türden büyük savaşlar yerine bir ada ya da kıyı kentini işgal, belli bir noktaya yapılan baskınlar, vur kaçlar ve az sayıda gemilerden oluşan filolara karşı büyük filolarla saldırılar yapmak gibi metodlar genel kabul gören savaş ve strateji anlayışı olmuştur.

Venediklilere karşı 16. yüzyılda Preveze ve Cerbe Deniz Zaferi gibi zaferlerin kazanılmasına ve Korfu, Sakız, Modon, Koron ile Navarin gibi Venedik açısından önemli yerlerin Osmanlılarca fethedilmesine rağmen, 17. yüzyılda Venedikliler Akdeniz'de tekrar üstünlüğü sağlamaya başlamışlardır. Hatta 1645-1669 Girit savaşları döneminde Osmanlı donanmasını mağlup ederek Çanakkale Boğazı dışındaki bazı adaları ve bu arada Bozcaada'yı zapt edip İstanbul'u tehdit etmeye başlamışlardır. 1657 yılında Köprülü Mehmet Paşa'nın sadrazam olmasından sonra bu tehdit bertaraf edilse bile sonraki tarihlerde de Venedikliler, Osmanlı Devleti'ni Akdeniz'de tehdit eden en büyük güç olarak kalmaya devam etmişlerdir. Venedik tehditine, 18. yüzyılda Çar Deli

³⁴ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar* isimli eserinde, coğrafya bilmenin önemini anlatırken devlet adamlarının uzman olmaları gereken alanlardan birisinin coğrafya olması gerektiğini belirtmektedir. Kâtip Çelebi'ye göre bir devlet adamı bütün yeryüzünün durumunu öğrenemezse dahi hiç olmazsa Osmanlı Devleti'nin haritası ile çevresindeki ülkelerin coğrafi durumunu bilmelidir. Bu durum, Osmanlı devlet adamlarına bir yere asker göndermek ya da sefer düzenlemek gerektiğinde kolaylık sağlayacaktır. Kâtip Çelebi, coğrafya bilememenin yol açacağı neticelere değinirken Osmanlı devlet adamlarına Venediklilerin Çanakkale Boğazı önlerine gelerek Osmanlı Devleti'ni askeri ve siyasi yönden zor durumda bırakmasını örnek göstermektedir. (bk. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar*, haz. : Orhan Şaik Gökyay, Tercüman 1001 Temel Eser, 146, İstanbul, 1980, s. 5.)

³⁵ Zeki Tez, *Meslekler Tarihi*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 2016, s. 46-47.

Petro'nun yeni bir ruh aşıladığı ve "sıcak denizler" politikası istikametinde motive ettiği Çarlık Rusyası tehditi eklenmiştir. Artan bu tehditlere rağmen Osmanlı donanması, Venedik donanmasına karşı 1715-1718 savaşı sırasında Mora Yardımadası'nda önemli askeri başarılar kazanırken, Rus donanmasına karşı da 1736-1739 savaşında Kırım Yarımadası'nda önemli mevzi başarılar kazanmıştır³⁶. Kazanılan bu önemli başarılarla rağmen 1770 Çeşme Baskını ile düşman donanmalarına karşı sahip olunan üstünlük bir daha elde edilmeyecek şekilde yitirilmiştir. 1770 Çeşme Baskını Osmanlı donanmasının yaşanan bu değişimlerin gerisinde kaldığını devlet yöneticilerine açıkça ortaya koymuştur. Dahası zamanın ritmi ve doğası hızla değişmekteydi. Yeni cins gemiler, yeni mühimmat ve silahlar, savaş metodları, savaş araçları, özgün doktrin ve taktikler ile mürettebat temin biçimleri ortaya çıkmış ve bu gelişmeler yeni bir dönemin başlangıcı için kilometre taşlarını teşkil etmişlerdir³⁷.

1774'te imzalanan ve ağır koşullar içeren Küçük Kaynarca Anlaşması ile Osmanlı donanmasının zayıflığı iyice ortaya çıkmış ve denizcilik alanında ıslahat yapılmaya ihtiyaç olduğu anlaşılmıştır. 1770 Çeşme Baskını'ndan sonra tıpkı 1571 İnebahtı Deniz Savaşı sonrasında olduğu gibi Osmanlı donanmasının yeniden toparlanamayışı onun eski örgütlenme, yönetim, kurumsal yapı ve uzman işgücü temin sistemi alanlarında epey yozlaşmış olduğunu ortaya çıkarmış ve bunun üzerine 1776'da Hendesehane-i Bahri adıyla bilinen Bahriye Mektebi açılmıştır. Burada Gelenbevi İsmail Efendi, Kasabbaşızade İbrahim Efendi ve Palabıyık Mehmet Efendi gibi dönemin tanınmış bilim insanları dersler vermişlerdir. III. Selim döneminde bütün tersaneler ıslah edilmeye çalışılarak donanmaya önem verilmiştir. Onun döneminde tersanelerde yeni kalyonlar inşa edilirken tersanelerin bazılarında Avrupa'dan davet edilen İsveçli ve Fransız yabancı uzmanlar istihdam edilmişlerdir. Meydana getirilmeye çalışılan bu yeni donanma için Kaptanıderya Küçük Hasan Paşa büyük hizmetler vermiştir³⁸.

Bazı Avrupalı seyyahların bildirdiklerine göre Osmanlı gemi ustaları, gemi yapımında bazı teknik hatalar yapmaktaydılar. Bu hatalardan birisi gemileri yaş tahtadan inşa etmeleri ve bu nedenle altı yedi yıl sonra bu gemilerin kullanılamaz hale gelmesiydi³⁹. Esasında bunun bazı anlaşılır nedenleri vardır. Bu doğrultuda gemi inşasında kullanılan ağaç türleri genelde, karaçam, kızılçam, çam, meşe ve sedirdir. Bunların Tersane-i Amireye nakledilmesinden sonra suyunu çekerek kuruması için keresteler haline getirilip açık alanda bir süre güneş altına bırakılması gerekmektedir. Bunların kuruması ise epey fazla zaman almaktaydı. 1571'de İnebahtı yenilgisinden sonra altı ay kadar kısa bir sürede iki yüz elli gemilik büyük bir savaş filosunun inşa edilmiş olması göz önüne alınırsa bu bilgide gerçeklik payı olmalıdır. Ancak Avrupalı seyyahların bahsettiği durumlar istisnai olmalıdır. Çünkü bunun aksini ispat eden örnekler de vardır. Daha sonra inşa edilen kalyon tipi büyük gemiler düşünüldüğü zaman Osmanlı tersane ustalarının, yaş kerestenin ileride kuruyarak çekeceği ve bu yüzden gemi bordasında boşluklar oluşacağını kestirebilecek uzmanlığa sahip oldukları varsayılmak durumundadır. Aynı seyyahlar Osmanlı gemi ustalarının Fransa'daki gemi inşasında yaşanan bir icadı beğendiklerini ve bunu kullanmak istediklerini de nakletmektedir⁴⁰. Bu örnek, Osmanlı gemi ustalarının yeniliğe açık tavırlarına işaret

³⁶ İlhami Daniş, *1736-1739 Savaşları'nda Karadeniz'de Osmanlı Donanması*, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, s. 72.

³⁷ Fernand Braudel, *Akdeniz, Mekân ve Tarih*, çev. : Necati Erkurt, Metis Yayınları, İstanbul, 1990, s. 35.

³⁸ Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, C 1. , Deniz Basımevi, İstanbul, 1973, s. 393.

³⁹ Mehmet Necati Kutlu, "Francisco De Miranda'nın Seyahatnamesi", *Dünyada Türk İmgesi*, Kitap Yayınevi, Yayına haz. : Özlem Kumrular, İstanbul, 2005, s. 292.

⁴⁰ Francisco De Miranda, kendi adıyla anılan seyahatnamesinde kendilerine seyahat esnasında eşlik eden Fransız donanmasından Bay Le Roy ve Bay Du Reste isimli iki subaydan bahsetmektedir. Adı geçen seyyah, onların rehberliğinde Tersane-i Amire'yi gezmiş ve tersane ustalarının Fransız yapımı bir geminin tamirinde çalıştıklarını görmüştür. Tersane ustaları, bunun yanı sıra 14'er toplu birkaç korvetin pruvalarına da 36 mm'lik birer top yerleştirerek bunları Fransızların topçekerlerine benzetmişlerdir. Seyyahın belirttiğine göre Türkler kendilerine yeni gelen bu düzeni ve icadı öyle beğenmişlerdir ki bu için mutlaka Osmanlı donanma gemileri için yapılmasını istemişlerdir. (bk. Kutlu, *age.* , s. 291.)

etmektedir. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar* isimli eserinde Osmanlı Devleti'nin birçok ada ve kıyıya sahip olduğunu, İstanbul'un Akdeniz ve Karadeniz sayesinde geliştiğini, devletin Avrupa'da fethedilen yerleri elinde tutabilmesi için denizlere hâkim olması gerektiğinden bahseder. Dolayısıyla donanmanın Osmanlı Devleti için düşmanlarına karşı en büyük dayanak olduğunu bu sebeple eskisi gibi elden geleni yapmak gerektiği hususu üzerinde durur⁴¹. Bir devlet adamı, düşünür ve aydın olarak Kâtip Çelebi'nin bu görüşünü 17. yüzyılda dile getirdiği düşünülecek olursa devlet katında donanmanın önemi konusunda güçlü bir bilincin varlığını kabul etmek gerekir. Bu bilince sahip olan memurların ya da ustaların gemi inşasında hassas olduklarını düşünmek mantığa aykırı değildir. Nitekim 1757 yılında üç kantarlı bir kalyon olan Hısn-ı Bahri kalyonu hiçbir sorun olmadan denize indirilmiştir⁴². 18. yüzyılda inşa edilen Pulat-ı Bahri, Yılan Başlı, Servi Bahçeli ve Biavnillah kalyonu gibi kalyonlar kendi sınıfının en olgun kalyonlarıdır.

Avrupalı seyyahların Osmanlı gemi ustaları hakkında yukarıda vermiş olduğu örneğe paralel şekilde Osmanlı gemi ustalarının elinden çıkan gemilerin bazen denize indirilmesinde geminin devrilmesi ya da yara alması gibi durumlara da rastlanmakla birlikte bunlar da son derece ender yaşanan durumlardır⁴³. Haddizatında bu türden iş kazaları dünyanın her yanında kaçınılmaz biçimde yaşanmaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin bir zaman sonra denizlerde ve karalarda düşmanlarıyla başa çıkamayacak bir hale gelmesi üzerinde birçok değerlendirme yapılmıştır. Bazı araştırmacılar bunu devletin güçlü rakiplerle çevrili olmasına bağlamışlardır⁴⁴. Kara tarafından, doğuda Safeviler, batıda Avusturyalılar, kuzeyde Ruslar, Osmanlı Devleti'ni çevreleyen güçlü düşmanlar iken denizlerde Venedikliler onun ezeli düşmanlarıdır⁴⁵. Osmanlı donanmasının rakipleri karşısında 17. ve 18. yüzyılda daha önceki dönemlere kıyasla başarılı olamamasındaki en büyük sebebin 16. yüzyılda yetişmiş olan denizci neslin ortadan kalkmış olması olduğunu düşünen araştırmacılar vardır⁴⁶. 1770 Çeşme Baskını'nda dokuz bin Türk denizcisinin hayatını kaybettiği düşünülecek olursa şüphesiz bunda belli bir gerçeklik payı vardır. 17. ve 18. yüzyılda farklı deniz ve nehirlerde yapılan birçok savaşta verilen insan kayıplarını da buna eklemek icap eder. Mürettebat, savaş gemisinin en önemli unsurudur. Çünkü gemileri kullanan mürettebatır, savaşı insanlar yapar ve bu yüzden de yetişmiş uzman mürettebat her alanda olduğu gibi bir donanma için de son derece önemlidir. Ancak Turgut Reis, Piri

⁴¹ Kâtip Çelebi, *age.*, s. 245.

⁴² Şem'dani-zade Fındıklılı Süleyman Efendi, *Tarih-i Mür'it-Tevarih II.*, haz: Münir Aktepe, İstanbul Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1978, s. 16.

⁴³ Mustafa Selaniki Efendi, böyle bir durumu, kendi eseri olan *Tarih-i Selaniki*'de ayrıntılı olarak anlatmaktadır. Yazarın anlattığına göre şaban ayında kaptanıderya tarafından daha önce tersanede inşasına başlanan başarda isimli gemi tamamlanmıştır. Gemi otuz iki oturaklı bir savaş gemisidir. Geminin suya indirilmesi merasiminde, padişah dâhil önde gelen devlet erkânı Tersâne-i Âmire Divanhanesi'nde hazır bulunup töreni izlemişler, törene katılanlardan din adamları dualar okumuşlar ve ardından geminin düşmana karşı galip gelmesi için kurbanlar kesilmiştir. Törene halk da ilgi göstererek Tersane-i Amireye akın etmiştir. Ancak gemi felenklerden kayarak denize inerken, direkleri inşa sahasının çatısına temas etmiş ve neticede devrilerek geminin gövdesinde bir yarık oluşmuştur. Geminin mühendisleri, bu durumu, "tahminde hata oldu" diyerek düzeltmeye çalışmışlardır. (bk. Mustafa Selaniki Efendi, *Tarih-i Selaniki, 1003/1008-1595/1600*, haz. : Mehmet İpşirli, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 3371, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1989, s. 585.)

⁴⁴ Naima Mustafa Efendi, *Naima Tarihi*, haz. : Zuhuri Danışman, Bahar Matbaası, İstanbul, 1967, s. 22-23.

⁴⁵ Venedik'in siyasi bir imparatorluktan çok bir deniz imparatorluğuna dönüştüğü Yeni Çağ'da Venediklilerin dinsel ideoloji ile ticari ve ekonomik gerçekler arasında sıkıştıkları belirtilmelidir. Dinsel ideolojileri Katolik dünyanın güçlü devletleri olan İspanya ve Avusturya ile ortak hareket etmesini emrederken, ticari çıkarları Osmanlı Devleti ile dostane ilişkiler kurmasını emretmekteydi. Osmanlılarla savaş halinde oldukları Fatih Sultan Mehmet döneminde ya da Kıbrıs'ın 1571'de fethinden sonra yaşanan gergin atmosferde görüleceği üzere bu gergin atmosferler, Venedik'in deniz ticaretinde asıl beslenme kaynağı olan Doğu Akdeniz'deki gücünü azaltmıştır.

⁴⁶ Meral İnan, *XVI. Yüzyıl Osmanlı Deniz Savaşlarının Anatomisi*, Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu, 2016, s. 126.

Reis, Seydi Ali Reis, Burak Reis, Hızır Reis vs. uzman denizciler 16. yüzyılda yetişiyorlarken neden daha sonraki yüzyıllarda yetişemediler sorusuna verilecek cevap önem kazanmaktadır.

Osmanlı donanmasında görev yapan gemiler, kürekli ve yelkenli gemiler olmak üzere iki kısma ayrılmaktaydı. Kürekli gemilerin başında kadirga, kalyete, işkampoye fırkate ve kırlangıç gelirken yeklenli gemilerin başında ise kalyon, barça, burtun, şalopa ve karavele gelmekteydi. Kürekle hareket eden gemilerde bile yelken, bir yedek güç unsuru olarak mürettebat tarafından bulundurulmaktaydı. Yelkenler ise rüzgârı tutan yelken bezleri sayesinde gemileri hareket ettirmekte ve ona manevra yeteneği kazandırmaktaydı. Yelkenleri tamamlayan yelken bezlerinin ana ham maddesi en yaygın biçimiyle pamuktu. Pamuk, Anadolu'nun elverişli iklimiyle birçok yerde yetiştirilmekte olup Osmanlı dokumacılık sanayinin ana ham maddesiydi. Her ne kadar yün, çulha, aba ve tiftik gibi hayvansal kökenli dokuma maddeleri kullanılsa da bunlar pamuğun ulaştığı yaygın kullanım düzeyine ulaşamamışlardır. Yelken bezi Osmanlı dokumacılık sanayinin bir ürünüdür.

Osmanlı Devleti'nin doğup geliştiği Anadolu'nun bilinen bir özelliği dokumacılık faaliyetlerin eskiden beri yaygın olarak yapılagelen bir ülke olmasıdır. İbni Batuta, seyahatnamesinde Denizli'de pamuklu ve Bursa'da ipekli dokumacılığından bahsetmektedir. Mehmet Neşri de, Neşri Tarihi'nde, Osman Gazi döneminde Denizli ve Alaşehir'de dokunmuş elbiselerden bahsetmektedir. Bu iki yerden Çelebi Mehmed'in 1421 yılında şehzadesine yüz çeşit kumaş verdiği belirtilmektedir. Avrupa ülkeleri ile gelişen ticari ilişkilerin bir sonucu olarak 1300'lü yıllardan itibaren Anadolu'da üretilen ürünlerin Balkanlara ve batı ülkelerine ihraç edildiği bilinmektedir. 1400-1600 arası dönemde ise sadece lüks ipekliler değil ince pamukluların da Avrupa'ya ihraç edildiği belirtilmektedir⁴⁷. Osmanlı Devleti'nde üretimi yapılan başlıca pamuklu dokumalar arasında mendil, yemeni⁴⁸, boğasi, tülbent, astar, basma ve yazma yer alırken ipekli dokumalar arasında ise tafta⁴⁹ ve vâlâlar, atlas ve kutniler⁵⁰, kadifeler, kemhalar⁵¹, seraserler⁵², futalar⁵³ gibi kumaşlar bulunmaktaydı⁵⁴.

Osmanlı Devleti, 18. yüzyıl başlarında iktisadi yönden bir gelişme göstermiştir. Sanayi üretimi yükselmiş yeni sanayi kolları ortaya çıkmıştır. Özellikle dokumacılık sanayinde Batı Anadolu ve Rumeli'de yeni pamuk üretim bölgeleri ortaya çıkmaya başlamıştır. İstanbul, Tokat ve Halep gibi geleneksel pamuklu dokuma merkezlerinin üretim hacmi genişlemiştir. İthal ikamesi zihniyetinin örnekleri sayılabilecek yünlü ve ipekli kumaşı ile kâğıt üretim faaliyetlerinde bulunulmuştur. Boya, yelken bezi, tütün ve çini gibi fizik sermayesi devletçe sağlanan bazı tesisler kurulmuştur⁵⁵.

Avrupa ülkelerine pamuklu ürünlerin ihracatı, Avrupa'da yaşanan savaşların doğurduğu talebe paralel olarak önceki yüzyıllarda olduğu gibi 18. yüzyılda da devam etmiştir. Daha pahalı ama kaliteli olan Osmanlı tekstil ürünleri, mesela yelken bezi gibi stratejik ürünler bile, daha ucuz ama kalitesiz olan Avrupa mallarına karşı Avrupa'da tercih edilmiştir⁵⁶. 18. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de gerçekleşen Sanayi İnkılabı ise dokumacılıkta makineleşmeyi ve üretim maliyetlerinde düşüşü beraberinde getirmiştir. Artan pamuklu ihracatına rağmen 18. yüzyıl sonlarına doğru Osmanlı

⁴⁷ Hüsnü Yücekaya, *Şer'îye Sicillerine Göre: 19. Yüzyılda Amasya, Kayseri, Tokat ve Trabzon Şehirlerinde Dokumacılık*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2011, s. 11.

⁴⁸ Yemen işi bir başörtüsüdür. (bk. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara, 2008, s.1160.)

⁴⁹ Tafta, düz ve donuk olan bir çeşit ipek kumaştır. (bk. Develioğlu, *age.*, s. 1014.)

⁵⁰ İpek karışımı pamukla yapılmış renkli entariliktir. (bk. Develioğlu, *age.*, s. 530.)

⁵¹ İpek kumaştır. (bk. Develioğlu, *age.*, s. 506.)

⁵² Altın veya gümüş telle dokunmuş bir çeşit kıymetli kumaştır. (bk. Develioğlu, *age.*, s. 939.)

⁵³ Peştamal, eskiden kullanılan bir çeşit kumaştır. (bk. Develioğlu, *age.*, s. 270.)

⁵⁴ Sema Keleş, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Rize Ekonomisinde Dokumacılık*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013, s. 34-35.

⁵⁵ Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, 11. Baskı, İstanbul, 2012, s. 330.

⁵⁶ Tabakoğlu, *age.*, s. 332.

dokuma sanayisi, bu yeni durumla rekabet edemeyerek gerilemeye başlamış, ihracat azalırken ithalat giderek artmaya başlamıştır. Bunun bir nedeni düşük fiyatlarla Almanya, İsviçre, İtalya, Fransa, Avusturya ve özellikle de İngiltere pamuklularının da Osmanlı ülkesine girmeye başlamış olmasıdır⁵⁷.

Osmanlı donanmasında kullanılan başlıca yelken bezleri mayistra, mizana, gabya, gabya-i kebir, gabya-i sağır, trinkete ve babafingo cinsi bezlerdir. Bezler, isimlerini üzerine çekildikleri serenlerin isimlerinden almıştır. Yelken bezlerini kullanan başlıca gemiler, kalyon, ateş gemisi, karavele, firkateyn, ağrıbar, şalopa, kalyete, kancabaş ve kırlangıçtır. Bu gemilerden son üçü asıl hareket gücü olarak kürekleri kullanırken yelkenleri de yedek hareket kaynağı olarak içlerinde bulundurmışlardır. Diğerleri ise asıl hareket kaynağı olarak yelkenleri kullanmıştır.

Bu çalışmanın amacı, Yeni Çağ Osmanlı donanmasının önemli bir parçasını teşkil eden yelken ve yelken bezinin, üretimden donanmada kullanılmasına kadar olan süreçlerine bir ışık tutmaktır. Aynı dönemde faaliyet gösteren Avrupalı devlet donanmalarının durumu da gözden kaçırılmadan bu yapılmaya çalışılacaktır. Bu çalışma ile Osmanlı donanmasının teçhiz ve donatımının anlaşılmasına küçük de olsa bir katkı yapabilmek amaçlanmıştır.

1.3. Araştırmanın Konusu ve Sınırlandırılması

Tez çalışmasının konusunu, 18. yüzyılda Osmanlı Donanmasında Yelken ve Yelken Bezi meselesi oluşturmaktadır. Bu çalışma bağlamında, 18. yüzyılda Osmanlı donanması gemilerinde yelken, yelken bezi, yelken bezinin temin usulü, üretilen yelken bezi miktarı, masraflar, yelken bezi üreticileri, yelken bezi fiyatı, bu işle görevli memurlar ve yelken bezi temininde karşılaşılan sorunlar genel hatlarıyla ortaya konmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nin ömrünün uzunluğu yanında donanmasının da asırlarca varlığını sürdürdüğü düşünüldüğünde, konuya zaman olarak bir sınırlama getirmek gerektiği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Böyle olunca konu zaman olarak 18. yüzyıl ile sınırlandırılmıştır. Konunun zaman olarak 18. yüzyıla sınırlandırılmasının nedeni bu yüzyılda gemi yapım teknolojisinin önemli bir değişikliğe uğramasının sonucunda Osmanlı Devleti'nin yelken ve yelken bezine duyduğu ihtiyacın büyük ölçülerde artmış olmasıdır. Yelken beziyle ilgili ilk belgeler önce 16. yüzyılda daha sonra 17. yüzyılda ortaya çıkarken 18. yüzyılda ise bu belgeler büyük miktarlara ulaşmaktadır. 18. yüzyıla ait bu belgeler daha çok yelken bezinin miktarı ve fiyatı ile yelken bezi türleri, temin usulü, bu işe memur kamu görevlileri ve teminde karşılaşılan sorunları kapsamaktadır. Yelken bezi temininde karşılaşılan sorunlara dair belgelerin artmasını, temin mekanizmasının yüzyıllar geçtikçe bozulması şeklinde yorumlamak mümkün ise de asıl neden Osmanlı donanmasının geçirdiği yapısal değişim olarak açıklamak daha uygun olacaktır. Çünkü yelken ve yelken bezine büyük miktarlarda ihtiyaç duyan gemiler olan kalyonlar 18. yüzyılda Osmanlı donanmasının asıl savaş gemileri haline gelmişlerdir. Oysa 17. yüzyılda, Osmanlı Devleti açısından donanmada asıl savaş gemisi daha çok kürekle yol alan kadirga iken 19. yüzyılda buharlı gemiler ön plana çıkmıştır. Kürekle yol alan gemiler için hareket kaynağı insan gücü iken yelkenle yol alan gemiler için rüzgâr gücüdür. Buharla yol alan gemiler içinse hareket kaynağı kömürdür. Dolayısıyla 18. yüzyıl yelken meselesinin asıl çıkış noktasını teşkil ettiği için bu çalışmada 18. yüzyıla odaklanılmıştır.

Donanma gemilerinin ihtiyaç duyduğu malzemelerden olan yelken bezi ile kereste, urgan, halat, üstüğü, zift ve katran gibi ürünler belli bir ekonomik faaliyetin sonucunda meydana getirilmektedirler. Bu ekonomik faaliyetin içerisinde müteşebbisler, işçiler, işverenler, devletler ve tüccarlar gibi farklı amaçlara sahip değişik aktörler yer almaktadır. Bunların birbiriyle olan ilişkileri dengeli ve sağlıklı işleyen bir ekonomiye vücut vermektedir. İstikrarlı ve sağlıklı işleyen ekonomilerde yelken bezi gibi savunma amaçlı ürünlerin üretim ve pazarlanmasında fazla bir sorun yaşanmaz. Ancak üretici ve tüketicinin önünü göremediği, paranın sürekli değer kaybettiği ve yüksek enflasyon koşullarının hâkim olduğu bir ekonomide, ister temel

⁵⁷ Keleş, *age.*, s. 27.

tüketim maddelerinin olsun isterse savunma ve güvenlik amaçlı üretilen ürünler olsun, üretim, dağıtım ve pazarlamada sorunlar yaşanır. Bu sorunlar karşısında devlet, ortaya çıkan bu olumsuz durumu düzeltmek amacıyla sahip olduğu kamu gücünü kullanarak adli ve idari tedbirlere başvurmak zorunda kalır. Bu durumda ekonomik sorunların çözümü ekonomik metodlarla olacağından devletin bu konuda başarısız olması halinde onun diğer ekonomi aktörleri nezdindeki güvenilirliği zayıflar. Neticede devlet, kendisi için üretim yapan üreticilerden talep ettiği ürünü vaktinde satın alamaz. Yelken bezi bu durumdan bakımı ve donatımı zamanında yapılamayan donanma gemileri zarar görür. Bu çalışmanın konusunu oluşturan yelken bezi Osmanlı dokuma ve pamuklu sanayinin bir yan ürünüdür. Osmanlı Devleti, yelken bezinde üretim ölçüğü ve miktarı açısından bakıldığında uluslararası bir ağırlığa sahip değildir. Daha çok kendi kendine yeten sınırlı bir üretim düzeyine sahiptir. Ketenden mamul yelken bezleri bulunsa bile pamuk yelken bezinin en yaygın ham maddesidir. Çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde önemine binaen yelken bezinin ham maddesi olan pamuk konusuna da ayrıca yer verilmiştir.

1.4. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Tarih boyunca, denize kıyısı olan devletler açısından donanmaların arz ettiği önem izahtan varestedir. Donanmalar devlete ait toprak parçalarının muhafazasında, ülke güvenliğinin sağlanmasında, ülke ekonomisinin geliştirilmesinde mühim rol oynamışlardır. Büyük Britanya İmparatorluğu'nu Royal Navy olarak isimlendirilen İngiliz donanmasından ayrı düşünebilmek, Kuzey Amerika'daki Fransız varlığını Fransız donanması olmadan zihinlerde konumlandırabilmek ya da devletlerinin bir ucu Avrupa'dan başlayıp diğer ucu Güney Amerika'da topraklarına uzanan İspanyol ve Portekiz İmparatorluklarını donanmaları olmadan anlayabilmek mümkün değildir. Bütün bu ülkelerin Avrupa dışına taşarak bir küresel güce dönüşmelerinde donanmalarının büyük rolü vardır. Donanmalar, bu ülkeler ile deniz aşırı koloniler arasında bağın kurulmasında ve ticaret ile ekonominin gelişiminde önemli katkılarda bulunmuşlardır.

Donanmalar gemilerden, gemiler ise kereste, halat, urgan, zift, yelken, üstübü ve seren gibi parçalardan oluşur. Bu parçalar, gemi ustaları tarafından bir araya getirilerek geminin varlığına vücut verirler. Bunlar bir vücudun organları gibi olup eksikliği ya da zayıflığı kritik anlarda bir gemi için ciddi sorunlara sebep olabilir. Bu meyanda kerestesi sağlam olmayan savaş gemileri düşmanın rampalama ya da bodoslama manevraları karşısında zor durumda kalabilir. Yelkenleri sağlam olmayan bir gemi ise denizde hareket kabiliyetini yitirebilir. Savaş koşullarında bir geminin kaderi bütün bir donanmanın kaderine etki edebilir. Bu yüzden denizci devletler, donanma gemilerinin teçhiz ve donatımına ayrı bir önem verip bu iş için yüklü masraflar yapmaktan kaçınmamışlardır.

Denizci devletlerin donanma için yaptığı masrafların başında kereste, urgan, halat, ispavli, zift, katran ve yelken bezi gibi inşa ve kalafat malzemeleri gelmektedir. Bu malzemelere marangoz, mimar, burgucu, kalafatçı, kürekçi ve yelkenci gibi uzman işgücünün masrafları eklendiğinde yüksek rakamlara ulaşmaktadır. Donanmalardan beklenen faydaya göre bu masraflar devletler açısından katlanılabilir ve gerekli bulunmuştur. Masrafları karşılamak içinse her devlet, kendi iktisadi ve mali gücüne göre yeni vergiler, yeni usuller ve yeni görevliler tayin etmiştir.

Osmanlı Devleti denize kıyısı olan bir devlet olarak donanması için gerekli olan malzemeleri temin etmek amacıyla masraflar yapmaktan kaçınmamıştır. Osmanlı donanmasının donatımında yer alan malzemelerden birisi yelken ve yelken bezidir. Bunlar rüzgâr gücünü kullanarak savaş gemilerinin hareket etmesini ve bu gemilerin görevleri sırasında kendilerinden beklenen manevraları yapmalarını sağlamaktadır. Bu ise gemilerden oluşan donanmanın başarı kazanmasına yardımcı olmaktadır. Yelken bezinin gemilerde yerini alıncaya kadar geçen süreçte sivil ve resmi kökenli birçok kişi görev almaktadır. Bu kişiler, donanmanın başarısında hisse sahibi olan ancak bir deniz savaşında savaşçı unsurlara kıyasla ikinci planda kaldıkları için fazla fark edilmeyen kimselerdir. Bu çalışma onların fark edilmelerine katkı sağlayacaktır.

Ayrıca yelken bezi temin süreçlerinin anlaşılması, Osmanlı Devleti'nin işlevselliğinin anlaşılmasına, teminde karşılaşılan sorunlar ise devlet işleyişinde yaşanan genel gerilemenin daha iyi fark edilmesini sağlayacaktır. Çünkü Osmanlı donanması, varlığı bizatihi devletin varlığından ayrı olmayan, devletin ihtiyaç ve imkânlarına göre tasarlanmış, sahip olunan insan kaynaklarıyla donatılmış ve yetişmiş insan gücüyle yönetilmiş bir donanmadır.

Önemine binaen, bu çalışmada Osmanlı donanmasının teçhizinde önemli bir yer tutan yelken ve yelken bezi meselesi ele alınarak yelken bezinin nasıl temin edildiği ve karşılaşılan sorunlara karşı nasıl çözümler bulunduğu konularına cevap aranmaya çalışılmıştır. Meselenin görüldüğü kadar basit olmadığı, birçok paydaşı bulunan geniş bir mesele olduğu ve büyük bir bütçe ile örgütlenmeyi gerekli kıldığı çalışmanın sonunda anlaşılacaktır. Bu çalışmada, donanmanın teçhizinde yelken bezi konusunda yaşanan aksaklıkların sebepleri ülke ekonomisinin ve Avrupa ekonomisinin genel durumu gözden kaçırılmadan açıklanmaya çalışılmıştır.

1.5. Araştırmanın Kavramsal Boyutu

Çalışma boyunca olaylar ve olgular anlatılırken yabancı dillerden dilimize geçen kelimeler yerine bunların Türkçe karşılıklarının kullanımına özen gösterilmiştir. Bu minvalde, "maestra" yerine mayistra, "gabbie" yerine gabya, "trinchetto" yerine trinkete ve "pappafico" yerine ise babafingo kavramları kullanılmıştır. Yelkenlerin bulunduğu gemilerin isimleri de yabancı dillerdeki karşılıkları yerine Türkçe karşılıklarıyla verilmiştir. "Galion" yerine kalyon, "galley" yerine kadirga, "scialuppa" yerine ise şalopa kavramları kullanılmıştır.

Yine Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah gibi denizlerin o günkü kullanılan karşılığı yerine birebir alıntı yapılan kısımlar dışında Akdeniz ve Karadeniz gibi günümüzdeki karşılıkları kullanılmıştır. Ege Denizi tabiri yerine ise bu denizin o zamanki karşılığı olan Adalar Denizi tabiri kullanılmıştır. Deyim ve terimler kullanılırken çalışmanın tümünde bütünlük sağlanmaya çalışılarak genelde aynı deyimler meseleyi tanımlamak ya da anlatmak için kullanılmıştır. Belgelerde adı sıkça geçen Divan-ı Hümâyün kısaca Divan şeklinde değil özgün haliyle Divan-ı Hümâyün olarak kullanılırken bu diğer kavramlar için de aynı şekilde sürdürülmüştür. Mesela kaptan yerine kaptanıderya ya da kaptan paşa, tersane yerine Tersane-i Amire, Mehterhane yerine Mehterhane-i Amire tabirleri kullanılmıştır. Belgelerdeki ay isimleri ise bugün dahi kullanılan hicri ay isimleri olduğu için normal yazılış biçimlerine uygun şekilde Rebiyülevvel, Cemaziyülahir, Kânunuevvel ve Teşrinisani biçiminde yazılmıştır. Belgelerin özgün hali verilirken ise transkripsiyon kaidelerine uygun biçimde Rebiü'l-evvel, Cemaziyü'l-ahir veya Teşrin-i sani biçiminde verilmesine özen gösterilmiştir.

Belgelerde geçen kelimeler, anlatımda kullanılırken Türkçe gramer kurallarına göre kullanılmışlardır. Bu doğrultuda sessiz yumuşaması gereği sonu b, c, d, g ile biten kelimeler p, ç, t, k' ya dönüştürülerek verilmiştir. Aynı şekilde Mehmed değil Mehmet, Yakub değil Yakup, Mahmud değil Mahmut şeklinde yazılmıştır. Dil açısından asıl metinlerle herhangi bir kopuş yaratmamak için de çoğunlukla dipnotlara bu isim ve kavramların geçtiği asıl metinlerin özetleri konulmuştur. İngilizce makale ve eserlerden alınan bilgiler ise özgün halleriyle verilmiştir. Bu bilgiler anlatımda kullanılırken noktalama ve imla konusunda Türkçenin dil ve gramer kaidelerine uygun şekilde kullanılmaya çalışılmıştır.

Günümüzde kullanılmayan veya Avrupa'da kullanılıp Türkiye'de kullanılmayan terim ve kavramların dipnotlarda karşılığı verilmeye çalışılmıştır. Bu doğrultuda libre, mil, okka, endaze, arşın vs. uzunluk ve ağırlık ölçüsü birimlerinin karşılığı Mehmet Zeki Pakalın'ın "*Osmanlı Tarih Deyimleri ve Sözlüğü*" isimli eserinden yararlanılarak verilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Şemseddin Sami'nin "*Kamus-ı Türki*" isimli sözlüğü ile Ferit Develioğlu'nun "*Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*"i, bu tür kavramların anlamı için sıkça başvurulan kaynaklar olmuştur. Buna karşılık konuyla ilgili alborta, mayistra, lenger, pruva, küpeşte, babafingo, randa, alabora vs. teknik terimler ise Süleyman Nutki'nin "*Kamus-i Bahri'si*" ile Metin Karayazgan'ın "*Denizci Sözlüğü*" ve Lütfi Gürçay'ın "*Gemici Dili*" isimli eserleri kullanılarak verilmeye çalışılmıştır. Burada da

Osmanlıca açıklamalar sadeleştirilerek ve özetlenerek dipnotlarda verilmiştir. Ayrıca internet ortamında Türk Tarih Kurumu'nun Tarih Çevirme Kılavuzu ile elektronik ağırlık ve uzunluk çevirme kılavuzlarından istifade edilmiştir. Yer isimleriyle ilgili olarak Tahir Sezen'in "*Osmanlı Yer Adları*" isimli eseri temel başvuru kaynağı olarak kullanılmıştır.

1.6. Kaynaklar ve Araştırmanın Yöntemi

Donanma tarihiyle ilgili çalışmaları sınıflandırmak gerekirse bu çalışmalar iki gruba ayrılarak sınıflandırılabilir. Birinci gruba giren çalışmalar donanmanın siyasi ve askeri faaliyetleri ile bunun sebep ve sonuçlarına odaklanan çalışmalardır. Bu çalışmalarda kaptanıderyalara, seferlere, sefer sırasındaki askeri faaliyetlere ve düşman donanmalarının durumuna sıkça yer verilir. Bu çalışmalara Fevzi Kurtoğlu'nun "*1768-1774 Türk-Rus Harbinde Akdeniz Harekâtı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa*" ve "*Türklerin Deniz Muharabeleri*" isimli eserleri ile Hayati Tezel'in "*Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*" isimli eseri, ayrıca Orhan Koloğlu'nun "*Türk Korsanları*" isimli eseri örnek olarak gösterilebilir. İkinci grup çalışmalar ise donanmanın ana unsurlarını oluşturan gemi, mürettebat, gemi inşa malzemeleri, tersaneler ve bütçe gibi konulara odaklanarak görünen olayların arka planına ışık tutmaya çalışmaktadır. İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın "*Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*" isimli eseri Osmanlı donanmasının mürettebat rejimi, yönetimi, görevlileri, tersaneleri ve gelenekleri hakkında önemli bilgiler vermekle bu gruba dâhil edilebilir. Son dönemlerde İdris Bostan'ın "*Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*", Yusuf Alperen Aydın'ın "*Sultan'ın Kalyonları*", Tuncay Zorlu'nun "*Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*" ile Ali Fuat Örenç'in İslam Ansiklopedisi'nde "*Kalyoncu*" maddesi olarak yayımlanan çalışması, bu tür çalışmalara örnek olarak gösterilebilir. İkinci gruptaki çalışmaları yapanlar, yabancı kaynakları da ihmal etmeyerek ve ana kaynaklardan da yararlanmak suretiyle analitik bir bakış açısıyla meseleyi ortaya koyan birçok çalışmayı meydana getirmişlerdir. Yaptıkları çalışmalar daha sonraki araştırmacılar için de yol gösterici bir işlev görmüştür.

Çalışmaya konu olan bu araştırmanın asli kaynaklarını Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nin Ali Emiri, Cevdet (adliye, askeri, bahriye, maliye, iktisad vs.), Maliyeden Müdevver Defterler ve Sadaret tasniflerinde yer alan belgeler ile konuya dair daha sonra kaleme alınan yerli ve yabancı eserler oluşturmaktadır. Konuyla ilgili çalışan araştırmacı ya da akademi insanların çalışmalarından literatür taraması yapıldıktan sonra konu bağlamında istifade edilmiştir. Maureen Fennel, Richard Unger, Shalini Saxena, Stephan Epstein ve Jeremy Black gibi yabancı araştırmacıların eserleri de tercüme edilmek suretiyle çalışmada kullanılmıştır. Bu çalışmada kullanılan yazılı kaynaklar, arşiv kaynakları ve araştırma eserler şeklinde iki gruba ayrılmaktadır.

Arşiv kaynakları bağlamında Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'ndeki fonlar taranarak elde edilen belgeler transkribe edilmiş, daha sonra da konularına göre sıralanmış ve kronolojik olarak eserde verilmeye çalışılmıştır. Elde edilen bilgiler değerlendirilirken dönemin askeri, iktisadi ve siyasi gerçekleri göz önünde bulundurularak resmin tamamını görmeye çalışan bir bakış açısıyla bilgiler anlatılmıştır. Belgelerde yer alan çok sayıda rakam ve kişi ismine odaklanmak ve meseleyi bir istatistik çalışmasına dönüştürmemek için çoğunlukla tümevarım metodu kullanılarak çıkarımlarda bulunulmaya çalışılmış, meselenin beraberinde getirdiği satın alma, tedarik, nakil, teslim, fiyatlandırma, maliyet analizi, genel ekonomi ve üretici davranışları konularındaki sorulara cevaplar aranmıştır.

Araştırmada kullanılan başlıca kaynaklar şunlardır:

I. Arşiv Kaynakları

Yelken bezi malzemesi, resmi bir kurum olan Osmanlı donanmasında yaygın biçimde kullanıldığı için bu konuda devlet tarafından oluşturulmuş belge ve defterler büyük önem taşımaktadır. Bu belge ve defterlerde yelken bezi türleri, teminde rol oynayan tersane emini, bezcibaşı, mübaşir ve kadı gibi kamu görevlileri, yelken bezinin temin edildiği yerler, ödenen ücretler, toplanan bez miktarı, yelken bezi kullanan

gemiler ve teminde yaşanan sorunlar epey yer tutmaktadır. Bu belgelerin bir kısmı tersane emini tarafından bir kısmı mahzen emini tarafından bir kısmı kaptanıderya tarafından bir kısmı ise bizzat padişah tarafından kaleme alınmış olup merkezi idarenin talep ve önceliklerini yansıtmaktadır. Bu belgelere hâkim olan yazı türü ise siyakat, divani ve rikadır.

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nde, Muallim Cevdet tasnifinde Bahriye, İktisat, Adliye katalogları ile İbnül Emin Bahriye, Maliyeden Müdevver Defterler, Mühimme Defterleri ve Hattı Hümâyün fonları ana kaynak olarak değerlendirilip çalışmada kullanılmıştır.

Çalışma bağlamında taranan katalog ve tasnifler şunlardır:

Maliyeden Müdevver Defterler (M. A. D.)

"*Maliyeden Müdevver Defterler Tasnifi*" adı verilen bu defterler, Fatih Sultan Mehmet devrinden başlayarak 20. yüzyıla kadar gelen bir defterler dizisidir. Bu defterler 26,000'e yakın bir defter dizisi oluşturup son defterin kayıt numarası 23,138'dir. Defter sayısı ile defter numarası arasındaki 3 bine yaklaşan fark okuyucuyu yanıltmamalıdır. Bunun sebebi bazı defterlerin yeniden numaralandırılması sonucu ortaya çıkan mükerrer numaralandırmasıdır. Daha önce Osmanlıca olarak tasnif edilmiş ve araştırmacılara açılmış bu dizinin yeni harflerle yirmi beş adet katalogu hazırlanmıştır. Bu defterlerin muhtevasını arazi tapu tahriri, saray ve yeniçeri mevacibi gibi konular teşkil etmektedir. Ayrıca 1945'te maliyeden devralınan defter, evrak, kitap gibi arşiv malzemesi içinde yirmi civarında vakfiye de ortaya çıkmıştır. Bu vakfiyeler "Maliyeden Müdevver Vakfiyeler" adı altında tasnif edildiği gibi vesikalar da "Maliyeden Müdevver Vesikalar Tasnifi" adıyla düzenlenmiştir⁵⁸.

Donanma inşası için keresteden yelken bezine kadar birçok malzemeye ihtiyaç olup donanmada kullanılan inşa ve tamir malzemelerine ait en ayrıntılı bilgiler bu tasnifte yer almaktadır. Yelken bezinin temininde yer alan bez üreticilerine ödenen ücretler ile bunların kimlerden ne kadara satın alındığına dair bilgiler "*Kuyud-ı Mühimmat Defterleri*" adıyla yine en geniş biçimiyle bu defterlerde bulunmaktadır. Yıllar itibarıyla üreticilere ödenen meblağlardan hem bez fiyatlarının değişimini hem de ülkenin iktisadi olarak içinde bulunduğu koşulları anlayabilmek mümkündür. Bu çalışmada 2,864 numaralı defterden 10,422 sayılı deftere kadar birçok Maliyeden Müdevver Defter kullanılmıştır. Defterlerdeki bilgiler 18. yüzyıla ait olup kullanılan yazı türü siyakat ve divanidir. Meselenin teknik boyutunu oluşturan yelken bezi miktarı ve bunlara ödenen ücretler ile ücretlerin karşılandığı yerler büyük ölçüde bu defterde yer alan bilgilerden yola çıkılarak hazırlanmıştır.

Mühimme Defterleri (M. H. M.)

Divan-ı Hümâyün toplantılarında görüşülen iç ve dış sorunlara ait önemli kararların kaydediliği defterlere "Mühimme Defterleri" adı verilmiştir. 16. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ilk yıllarına kadar ulaşan bir dönem içinde, küçük zaman dilimleri hariç ortalama 350 yıllık zaman dilimi itibarıyla mühimme defterleri Osmanlı arşiv serileri içinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu defterlerin ana konularını Divan-ı Hümâyün'da alınan kararlar teşkil etmekte olup mühimme defterlerindeki kayıtlar, mahalline yani muhatap makama gönderilen berat ve fermanların suretleri hüviyetindedir. Sadrazamın başkanlığında, kubbe altı vezirleri, Anadolu ve Rumeli kazaskerleri, defterdar ve nişancının katıldığı Divan-ı Hümâyün toplantılarında alınan kararlar, padişahın tasdikinden geçtikten sonra kronolojik sıra içinde bu defterlere kaydedilmiştir⁵⁹.

Bahse konu bu tez çalışması bağlamında konuyla ilgisi olduğu görülen 59 kadar mühimme defteri tespit edilerek incelenmiş ve bu defterlerde konuyla ilgili hükümler Latin alfabesine dönüştürülerek değerlendirilmiştir. Mühimme defterlerinde yer alan

⁵⁸ Yusuf İlhan Genç, Mustafa Küçük, Raşit Gündoğdu, ... *Başbakanlık Osmanlı Arşiv Rehberi*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın Numarası: 108, İstanbul, 2010, s. 266.

⁵⁹ Genç-Küçük-Gündoğdu..., *age.*, s. 7.

hükümler bizzat padişah tarafından verilmiş olmakla ayrı bir önem taşımaktadır. Çünkü donanmanın bizatihi sahibi padişahdır. Onun rızası hilafına donanma içinde bir iş yapmak mümkün değildir. Donanmanın sefere çıkışı, seferden dönüşü, donanmaya yeni gemilerin yapılması, eskimiş olanların bozulması, donanma için malzeme alımı, görevli atamak gibi işlemler hep onun izin ve onayı ile gerçekleşmektedir. Hükümlerde yer alan emir, ikaz, tembih ve ceza tehditi dâhil birtakım bilgiler meseleye devletin bakış açısını ortaya koyarak meselenin gelişimini takip etme imkânı sunmaktadır. Mühimme defterlerinde kullanılan yazı türü ise divanidir.

Ali Emiri Tasnifi (A. E.)

Ali Emiri, 1857 yılında doğup 1924 yılında vefat etmiş bir araştırmacı ve yazar olup Divan-ı Lügati't-Türk isimli eserin tek orijinal nüshasını bularak bu eseri kültür dünyamıza kazandırmış olan isimdir. Osmanlı arşivinin tasnifi planlandığında Ali Emiri'nin de içinde bulunduğu bir komisyon, 1918-1921 seneleri arasında bu iş için görevlendirilmiş ve Ali Emiri bu komisyona başkanlık etmiştir. Onun başkanlığında bir komisyon tarafından gerçekleştirilen bu tasnife komisyon başkanının ismine izafeten *Ali Emiri Tasnifi* adı verilmiştir. Ali Emiri Tasnifi, Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarından başlayarak Sultan Abdülmecid zamanına kadar gelen vesikaları ihtiva eder. Vesikalar, padişahların saltanat sıraları esas alınarak tasnif edilmiştir. Ancak padişahlar kronolojik olarak sıralanmalarına rağmen, her padişaha ait belgeler kendi içlerinde tam olarak kronolojik değildir. Padişah değiştikçe belgelerin sıra numarası birden itibaren yeniden numaralandırılmıştır. Belgeler, Sultan Dördüncü Mehmed döneminden itibaren çoğalmaya başlamaktadır. Ali Emiri Tasnifi'nde siyasî ve askerî konulara ait belgeler, timar ve zeâmet tevcihleri, yabancı ülkelerle münasebetler, Divan-ı Hümayûn'a ait meseleler, eğitim, inşaa ve tamir gibi konularda belgeler bulunmaktadır⁶⁰.

Bahse konu bu tez çalışması bağlamında Sultan III. Ahmet (1703-1730) döneminden 114 numaralı belge, Sultan I. Mahmut (1730-1755) döneminden 1, 172, 230, 248, numaralı belgeler, Sultan I. Abdülhamit (1773-1789) döneminden 34, 38, 118, 178, 323, 348 numaralı belgeler, Sultan III. Selim döneminden ise 133 ve 332 numaralı belgeler kullanılmıştır. Bu defterlerde yelken bezinin toplanmasından depolanmasına ve yelken bezi üreticilerinin sorunlarından devletçe bu sorunlara karşı alınan önlemlere kadar birçok hüküm yer almaktadır.

Muallim Cevdet Tasnifi (Cevdet)

Modern Türk arşivciliğinin kurucusu kabul edilen Muallim Cevdet, 1883 yılında doğup 1935 yılında İstanbul'da vefat etmiş bir eğitimci ve kütüphanecidir. Muallim Cevdet, içerisinde Kilisli Muallim Rıfat ile emekli bazı devlet memurları ve tarih uzmanı kimselerin bulunduğu bir arşiv tasnif komisyonuna başkanlık etmiştir. Bu sebeple yapılan tasnif, komisyon başkanının ismine izafeten Muallim Cevdet Tasnifi olarak isimlendirilmiştir. Muallim Cevdet Tasnifi adı verilen bu çalışmada belgeler konularına göre tasnif edilmiş fakat kronolojik olarak kataloglarına geçirilmemiştir. Bu tasnif, 17 ana bölüm altında 216,572 adet belgeden oluşmakta olup 1553-1904 tarihleri arasındaki kayıtları ihtiva etmektedir. Bu tasnifte 87 adet katalog mevcut bulunmaktadır⁶¹.

Bahse konu bu tez çalışması bağlamında Muallim Cevdet Tasnifi'nin askeri başlığı altında 17, adliyeden 1, bahriyeden 118, darphaneden 2, hariciyeden 1, iktisattan 6 ve maliyeden 46 belge Latin alfabesine dönüştürülerek kullanılmıştır. Bu belgelerde konunun farklı yönleriyle ilgili muhtelif hükümler yer almaktadır. Bu hükümlerin bir kısmı teminde sorun, bir kısmı miktar ve ücretler ile bir kısmı da çeşitli görevlilere yazılan yazılardan oluşmaktadır.

⁶⁰ Genç-Küçük-Gündoğdu..., *age.*, s. 418.

⁶¹ Genç-Küçük-Gündoğdu..., *age.*, s. 421.

İbnü'l-Emin Mahmud Kemal İnal Tasnifi Belgeleri (İE)

İbnü'l-Emin Mahmud Kemal İnal, yazar, tarihçi, arşivci ve müzeci sıfatlarını üzerinde taşıyan çok yönlü bir kişilik olup İstanbul'daki Türk-İslam Eserleri Müzesi'nin de kurucusudur. 1870 yılında doğup 33 yıllık bir memuriyet hayatından sonra 1957 yılında İstanbul'da vefat etmiştir. İbnülemin Tasnifi olarak isimlendirilen tasnif, İbnülemin Mahmud Kemal İnal'ın başkanlığında tasnif komisyonu tarafından 1921 yılından itibaren yapılmıştır. Onun başında bulunduğu komisyon, arşiv belgelerini konularına göre tasnif etmiştir. İbnülemin Tasnifi, 23 ana bölüm altında toplanmış olup, her bir konu kendi bölümü içinde kaba bir kronolojik sıra takip etmektedir. 30 kataloğu bulunan bu tasnifin 1425-1873 yılları arasındaki muhtelif konuları hâvi 47,125 adet belgesi vardır. Bu tez çalışması bağlamında bu tasniften 12 ve 6 numaralı belgeler kullanılmıştır. Bu belgeler konuyla ilgili görevlilere gönderilen emir, uyarı, yasak ve hatırlatma niteliğinde çeşitli hükümleri ihtiva etmektedir.

Hatt-ı Hümâyûn Tasnifi (HAT)

Hatt-ı Hümâyûn, genellikle padişahların el yazılarına verilen isim olup, padişahların yazılı emirleri anlamında kullanılmaktadır. Hat Arapça yazı anlamına gelip, hatt-ı hümayun padişahların kendi el yazıları ile kaleme aldıkları yazılardır. Ancak hatt-ı hümayunlardaki yazı padişahların kendi yazısı olabileceği gibi mabeyn kâtipleri tarafından da yazılmış olabilir. Gerek yazının padişah tarafından yazılması ve gerekse de bu yazıların padişahın imzası niteliğindeki padişah tuğrasını taşıması bu belgelere hatt-ı hümayun denilmesini sağlamıştır. Sultan Üçüncü Murad devrine kadar padişahlar nadiren ve sınırlı meseleler dolayısıyla yazılı emirler verirlerken, bu padişahattan itibaren hatt-ı hümâyûnlar çoğalmıştır⁶².

Osmanlı arşivinin en önemli tasniflerinden biri olan hatt-ı hümâyûn tasnifi belgeleri, Âmedî Kalemi'nin evrakı olan hatt-ı hümâyûnların toplanmasından meydana gelmiştir. Bu tasnif, Sultan Birinci Mahmud'dan Sultan İkinci Mahmud devri sonuna kadar olan 112 senelik dönemi ihtiva etmekle beraber, belgelerin çoğu Sultan III. Selim ve II. Mahmud (1808/1839) devirlerine aittir. İstisnaî olarak, Sultan I. Mahmud'dan önceye ve II. Mahmud devrinden sonraya ait belgelere de rastlanmaktadır⁶³.

Bahse konu bu tez çalışması bağlamında 581 ve 1332 numaralı hatt-ı hümâyûnlar kullanılmıştır. Bu belgelerde, mübaşir, bezcibaşı ve tersane emini gibi görevlilere yönelik emir, ikaz, tembih, tehdit ve yasak niteliğinde çeşitli hükümlere yer verilmektedir. Adı geçen tasnifte yer alan belgelerdeki hükümlerden yola çıkarak yelken bezinin temini usulü, teminde görevli memurlar ve teminde karşılaşılan sorunlar hakkında bilgiler edinilebilmektedir.

II. Araştırma Eserler

Osmanlı donanmasının 18. yüzyıldaki yelken ve yelken bezi ihtiyacının karşılanması konu alan bu çalışmada yerli ve yabancı birçok yazarın eserine müracaat edilerek farklı açılardan konu sebep ve sonuç bağlantısı içerisinde incelenmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte yerli eserler ağırlıklı olarak bu çalışmada yer tutmaktadır. Çalışmada yabancı araştırmacıların eserlerine yer verilmekle beraber bunların genel kaynaklar arasındaki yeri oldukça küçük kalmıştır. Çalışmanın ana bilgi kaynağını oluşturan arşiv belgelerinden elde edilen bilgiler yerli ve yabancı eserlerden derlenen bilgilerle harmanlanarak analiz ve sentez yapılmak suretiyle kullanılmaya çalışılmıştır. Özellikle araştırma eserlerden konuyla ilgili terim ve kavramların aydınlatılmasında sıkça yararlanılmıştır. Bu meyanda denizcilik terimleri, gemiyi oluşturan unsurlar, yelkenin parçaları, Avrupa tarihi ile belgelerde sık sık adı geçen telhis, tezkire, emr-i şerif, yelkenli gemi türleri ve mübaşir, bezcibaşı, tersane emini gibi kavramları açıklamak için söz konusu araştırma eserlerden yararlanılmıştır. Ancak bu kaynakların

⁶² Genç-Küçük-Gündoğdu..., *age.*, s. 421.

⁶³ Genç-Küçük-Gündoğdu..., *age.*, s. 422.

bakış açısı, genel çerçeve, dil ya da üslup olarak arşiv belgelerini gölgede bırakmamasına da dikkat edilmiştir.

Yelken bezinin ham maddesi olan pamuğun ekim sahası, pamuk resmi, pamuk mukataası gibi konulara özel ve ayrı başlıklar açılmıştır. Çünkü pamuğun yetiştirildiği sahalarda ile yelken bezi için son derece mühim bir malzeme olan pamuk ve pamuk ipliğinin temin edildiği yerler arasında doğrudan bir ilişki vardır. Üstelik pamuk ve pamuk ipliği ile bez ve yelken bezinin üretim sürecinde birbiriyle olan yakın ilişkileri nedeniyle bu alanda ya benzer sorunlar meydana gelmekte ya da birinde meydana gelen mesele domino taşı etkisiyle bir diğerini etkilemektedir. Pamuk ve pamuk ipliği hakkında yeterli bilgiler verildiği takdirde meselenin daha iyi anlaşılacağı düşüncesi bu konuda özel ve müstakil başlıklar açılmasını gerekli kılmıştır. Ham madde konusunun farklı yönleriyle anlaşılması yelken bezi konusunun da daha iyi anlaşılmasını sağlayacağı değerlendirilmektedir.



1.7. Konu İle İlgili Yapılan Çalışmalar

Osmanlı donanmasını çeşitli yönleriyle ele almayı amaçlayan ve farklı meslek gruplarından araştırmacılar tarafından geçmişten günümüze birçok çalışma yapılmıştır. Bu alanda yaptıkları çalışmalarla öncü olan isimlerin başında Süleyman Nutki ve Fevzi Kurtoğlu gelmektedir. Süleyman Nutki'nin *Kamus-i Bahri'si*⁶⁴, Fevzi Kurtoğlu'nun ise *"Umumi Deniz Harpleri Tarihi, I. Kürek Devrinde Akdeniz"*⁶⁵, *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*⁶⁶ ve *Türklerin Deniz Muharabeleri, Girit Harbi*⁶⁷ isimli eserleri, konuya yeni başlayanlar için Osmanlı donanmasının tarihi ve özellikleri hakkında kısa bilgiler içeren öğretici kaynaklar olmasının yanında içeriğinde özgün bilgiler barındıran bir başvuru kaynağı niteliği taşımaktadırlar. Buna rağmen yelken bezi konusunda bu eserlerde derli toplu veya kayda değer bir bilgiye ulaşılamamıştır.

İsmail Hakkı Uzunçarşılı kendi döneminde donanma tarihi alanında çalışmalar yapan isimlerin başında gelmektedir. Osmanlı Devleti'nde donanma teşkilatının işleyişini ve yapısını, idarî ve kurumsal açıdan ele alan *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*⁶⁸ isimli eserinin ikinci kısmı bu bağlamda zikredilmelidir. Bu kısımda Osmanlı tersaneleri, tersane personeli, kaptan paşa ve sancakları, donanma komutanları, donanmanın denize çıkma merasimi, donanma inşası ve teçhizatı, Osmanlı bahriyesinde kullanılan gemiler, donanmada hizmet eden sınıflar, deniz mektebinin kuruluşu gibi ana hususlar arşiv belgeleri ve dönemin kronikleri ile desteklenerek ele alınmıştır. Mesleği askerlik olan Lütfi Gürçay'ın *Gemici Dili*⁶⁹ ile Metin Karayazgan'ın *Denizci Sözlüğü*⁷⁰ isimli sözlük niteliğindeki eserleri de konuyla ilgili birçok terim ve kavramı açıklamaktadır. Ancak sözlük oldukları için yelken ve yelken bezi meselesine daha çok tanım ve anlam çerçevesinde cevap vermektedirler.

Son dönemlerde ise Osmanlı donanmasının donatım, lojistik, ikmal ve inşasına yönelik çalışmalarda artan bir yoğunluk görülmektedir. Özellikle Prof. Dr. İdris Bostan ile onun öğrencileri Prof. Dr. Yusuf Alperen Aydın, Prof. Dr. Ali Fuat Örenç ve Prof. Dr. Tuncay Zorlu gibi bilim insanları bu alanda birçok değerli çalışmaya imza atmışlardır. Prof. Dr. İdris Bostan'ın *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*⁷¹ isimli eseri Osmanlı donanmasının kuruluşu, gemi türleri, politikaları ve gemi isimleri hakkında belgelere dayalı olarak geniş bilgiler vermektedir. Aynı yazarın *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*⁷² isimli eseri ise Tersane-i Amirenin kuruluşu ve çalışanları ile gemi inşaa malzemeleri hakkında yine belgelere dayalı olarak nitelikli bilgiler vermektedir. Adı geçen bu eserde yelken bezi ve tedariki ile ilgili olarak birtakım bilgiler verilmektedir. Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanması'nın Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*⁷³ isimli eserinde ise kalyonlar hakkında bilgiler verirken yelken bezinin temini meselesine ayrıntılı biçimde yer vermektedir. Tersane-i Amire içinde Bezhanenin kuruluşu, bezcibaşılar ve bunların karşılaştığı sorunlar ile üretilen bez miktarları etraflı biçimde

⁶⁴ Süleyman Nutki. *Kamus-i Bahri*, (haz: Mustafa Pultar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, 367s.

⁶⁵ Fevzi Kurtoğlu, *Umumi Deniz Harpleri Tarihi, I. Kürek Devrinde Akdeniz*, İstanbul, 1941, 184s.

⁶⁶ Fevzi Kurtoğlu, *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, Deniz Matbaası, 1935, 42s.

⁶⁷ Fevzi Kurtoğlu, *Türklerin Deniz Muharabeleri, Girit Harbi*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1939, 154s.

⁶⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, 632s.

⁶⁹ Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962, 420s.

⁷⁰ Metin Karayazgan, *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili)*, Karşıyaka, 1981, 160s.

⁷¹ İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*, Küre Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2010, 241s.

⁷² İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2003, 298s.

⁷³ Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, 430s.

bu eserde işlenmiştir. Ancak çok sayıda belge kullanmanın neticesi olarak bolca rakamsal bilgi içerisinde meselenin genel çerçevesi yer yer kaybolmuştur. Bu eserde yelken bezi meselesi sadece kalyonlar bağlamında değerlendirilmiştir. Konunun ilişkili olduğu iç ve dış ticari ve siyasal gelişmelere yeterince yer verilmeyişi ayrıca yelken bezinin diğer kullanım sahalarına değinilmeyişi eserin içermiş olduğu belgelerin bir uzantısı haline gelmesine neden olmuştur.

Tuncay Zorlu'nun *Osmanlı ve Modernleşme*⁷⁴ isimli eserinde "18. Yüzyıl Sonunda Osmanlı Devleti'nde Gemi İnşasında Kullanılan Temel Malzemeler" başlığı altında yelken bezine müstakil bir başlık altında yer verilmişse de bunlar genel ve kısa bilgiler niteliğindedir. Konuyu daha geniş bir çerçevede ayrıntılı biçimde ortaya koymaktan uzaktır. Editörlüğünü Gültekin Yıldız'ın yaptığı ve 2013'te basılan "*Osmanlı Askeri Tarihi, Hava, Deniz ve Kara Kuvvetleri, 1792-1918*" isimli eserde yer alan Ali Fuat Örenç'in "*Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harb Sanayii*"⁷⁵ isimli maddesi ise konuyla ilgili görünse de hem 1792 gibi geç bir tarihten konuya başlamakta hem de yeterli bilgi ihtiva etmekten uzak görünmektedir. Levent Düzcü'nün *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*⁷⁶ isimli tezi ise daha çok 19 yüzyıla odaklanmakta ve Sanayi İnkılabı sonrası gelişmeler ekseninde konuya yaklaşmaktadır. Bu yüzden yukarıda isimleri verilen diğer eserler de değerli bilgiler içermekle birlikte bu tez konusuyla ilgili fazla bilgi ihtiva etmemektedir.

Yabancı yazarlardan Osmanlı donanmasıyla ilgili çalışma yapan isimlerin başında Palmira Brummett, Gilberto Primi ve M. Carlo Cipolla gelmektedir. Palmira Brummett'in *Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*⁷⁷, Daniel Goffman'ın *Osmanlı Dünyası ve Avrupa*⁷⁸, M. Carlo Cipolla'nın *Yelken ve Top*⁷⁹ isimli eserleri bu bağlamda değerlendirildiğinde konuyla doğrudan doğruya ilgili olan kayda değer bilgiler içermedikleri görülmektedir.

Bahse konu bu tez çalışmasında kullanılan bilgiler devletin kendi arşiv kaynaklarından ve konuyla ilgili birinci ve ikinci elden kaynaklardan elde edilen bilgiler olma niteliği taşımaktadır. Konuyla ilgili özgün eserlerin az olması nedeniyle tezde verilen bilgilerin büyük bir kısmı arşiv malzemesine dayanmaktadır. Bu belge ve kaynaklardan elde edilen bilgiler devlet açısından meselenin önemini yansıtmaya rağmen meselenin diğer tarafları olan dokumacılar, üreticiler ve tüccarlar açısından konuyu tam olarak yansıttığını iddia etmek pek de mümkün değildir. Bunu anlamak için dönemin yerli ve yabancı seyyah ve diplomatların hatıralarına bakmak da gerekmektedir.

⁷⁴ Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014, 392s.

⁷⁵ Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harb Sanayii", *Osmanlı Askeri Tarihi, Hava, Deniz ve Kara Kuvvetleri, 1792-1918*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, ss. 121-161.

⁷⁶ Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2012, 481s.

⁷⁷ Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü, Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, çev. H. Nazlı Pişkin, Timaş Yayınları, İstanbul, 2009, 301s.

⁷⁸ Daniel Goffman, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700*, çev.: Ülkün Tansel, 4. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2014, 320s.

⁷⁹ M. Carlo Cipolla, *Yelken ve Top*, çev. : Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, 125s.

2. YELKEN ve YELKENİN ANA HAM MADDESİ PAMUK

Yelken, gemilerin hareket ettirilmesinde uzun zaman kullanılmış bir araçtır. Bu aracın kullanımı diğer bir hareket aracı olan kürek kadar eskidir. Onun işlevini yerine getirmesi yelken bezinin imal edilmiş olduğu malzemenin özellikleriyle yakından ilgilidir. Yelken bezi malzemesinin cinsi ve kalitesi yelkenlerin kendisinden beklenen işlevi yerine getirebilmesinde hayati öneme sahiptir. Bu itibarla yelkenin anlamsal bir çerçeveye kavuşturulması ise yelken bezinin imal edilmiş olduğu malzemeler hakkında bilgi verilmesi konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

2.1. Yelken ve Yelken Malzemeleri

Yelken, geniş bir yüzey oluşturacak şekilde yan yana seritler halinde dikilerek geminin direğine takılan ve rüzgârın gücüyle geminin yol almasını sağlayan kumaş parçası olarak tarif edilebilir. Sözlük yazarları yelken kavramını farklı farklı tanımlamışlardır. Bu meyanda Şemseddin Sami'nin Kamus-ı Türki'sinde bu kavram "*badban*" olarak ifade edilmiş ve gemilerin rüzgâr gücüyle hareket etmesini sağlayan keten ve pamuk gibi maddelerden yapılan bir malzeme olarak tanımlanmıştır⁸⁰. Şemseddin Sami yelken hakkında bilgi verirken, "*geminin rüzgâra maruz olarak o kuvvetle tahrikine medar olan bezi ki direklere merbut serenlere gerilir.*" diyerek yelkeni yelken beziyle eş anlamlı kullanmıştır. Şemseddin Sami, yelkenin çeşitleri hakkında bilgi verirken rinde, mizana, fora, babagingo, mayistra, grandi, trinkete ve Latin yelkeni gibi yelkenleri örnek olarak vermiştir. Aynı yazar yelken bezini ise, "*yelken yapmaya mahsus ve başka işlerde de kullanılan kalın bez.*" olarak tanımlamıştır. Yazarın yelkenle ilgili vermiş olduğu yelken açmak, badban-gûşa olmak, yelkeni indirmek, yelkenleri suya indirmek gibi deyimler onun yaşamış olduğu dönemde yelkenin Türkçe'de kendine hatırı sayılır bir yer edinmiş olduğunu göstermektedir⁸¹. Ferit Develioğlu'nun Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat'inde ise yelken kavramı yine "*badban*" olarak tanımlanmıştır⁸². Mehmet Zeki Pakalın'ın Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü'ünde ise yelken, "*direklere, çubuklara veya bunlara bağlı serenlere istiryada açılan ve yüzeyle çarpan rüzgâr etkisiyle geminin seyrine vasıta olan bezlere verilen isimdir*" şeklinde tanımlanmıştır⁸³. Aynı kaynaklarda yelken bezi ise "*bez-i badban*" ya da "*kirpas-ı badban*" sözcüğü ile ifade edilmiştir.

Yelkenle ilgili farklı kavramlar ve tanımlar bulunmaktaysa da yelkenlerin rüzgâr, hareket ve gemi ile ilgili olduğu görülmektedir. Yelkenler rüzgârı içinde tutarak gemilerin suda hareket etmesini sağlamaktadır. Rüzgârın şiddeti ve yelkenlerin rüzgârı tutma kapasitesi gemilerin hareket hızını tayin etmektedir. Dolayısıyla yelkenin kullanımında ana hareket noktası, rüzgâr enerjisini kullanarak gemileri hareket ettirmektir. Mukayese açısından yelkenin kürekle hareket eden gemilerle karşılaştırıldığında gemiciler açısından daha büyük bir avantaj oluşturduğunu da belirtmek lazımdır. Çünkü yelkeni idare etmek için istihdam edilecek insan sayısı kürekçilerin sayısından daha azdır. Kürekçilerin sayıca fazla olması gemide normalden daha fazla alanın kürekçilere tahsis edilmesine dolayısıyla daha fazla su ve yiyecek malzemesinin depolanmasına bu ise daralan alanlar nedeniyle geminin daha hantal hale gelmesine yol açmaktadır. Ayrıca insan gücüyle hareket eden gemilerde kürekçilerin ayaklanma çıkarma riski de savaş zamanı gemilerin güvenliğini tehdit eden başka bir risktir. Yelkenlerde ise böyle bir risk yoktur. Ancak yelkenin gemiye monte edilmeden önce onun gerekli kıldığı üretim organizasyonu ve mali yük ile gemiye çekildikten sonra onun talep ettiği uzman iş gücü koşulu kürekli gemilerde yoktur.

Zaman içinde yelkenle ilgili gelenekler oluşmuştur. Bu bağlamda iki gemi karşılaştığında birbirine karşı dostane hisler beslemekteyseler yelkeni indirerek birbirini

⁸⁰ Şemseddin Sami, *Kamus-ı Türki*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2017, s. 260.

⁸¹ Sami, *age.*, s. 1552.

⁸² Ferit Develioğlu, *Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitapevi, 2008, s. 62.

⁸³ Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, MEB Devlet Kitapları, 3. Baskı, C III, s. 618.

selamlamaktaydı. 18. yüzyılda Osmanlılar tarafından Venediklilere verilen emannamede, Venedik gemilerinin Osmanlı savaş gemileriyle karşılaştığında yelkenlerini indirerek dostluklarını göstermeleri ve şayet buna rağmen saldırıya uğrarlarsa uğradıkları zarar ziyanın Osmanlı Devleti tarafından karşılanacağı bildirilmektedir⁸⁴.

Ham madde olarak yelkenler, kimi kaynaklarda pamuktan, kimi kaynaklarda ise ketenden üretildiği belirtilen kumaş bezlerden oluşmaktadır. Yani sonuç olarak yelken bezi bir doğal elyaf ürünüdür. Yelken bezi kullanımında akla gelen iki doğal elyaftan birincisi keten diğeri ise pamuktur. İkisinin de birbirine karşı avantaj ve dezavantajı vardır. Bu meyanda keten ve pamuk lifleri özellikleri açısından karşılaştırılacak olursa, pamuk, havadan daha kolay nemi içine çekmektedir. Ayrıca daha yumuşak olduğu için işlenmesi ketene göre daha kolaydır. Dikiş gözenekleri daha küçük olduğu için rüzgârı ketene göre daha iyi tutmaktadır. İslanıldığı zaman pamuğun dayanıklılığı yüzde otuz oranında artmaktadır⁸⁵. Ancak bütün selülozik materyallerde görülen, boyca ve ence kısılma, ıslanıldığında pamuklu malzemelerde de gözlenmektedir. Dahası güneş ışığındaki ultraviyole ışınları, havanın oksijeni, nem ve kirli hava koşulları altında kaldığında pamuğun polimer yapısında bozulma gözlenmektedir. Doğrudan güneş ışığı, özellikle sıcak ve çok nemli hava pamuklu malzemeyi etkileyerek onun dayanıklılığını azaltmaktadır. Keten ise sağlamlığından dolayı yelken bezi imalatında kullanılmakta ve dünyanın tüm tropikal bölgelerinde yetişmektedir. Keten lifi, bitkinin sap ve gövdesinden elde edilmektedir. Keten lifleri, kimyasal tepkimelere karşı pamuk lifinin göstermiş olduğu tepkimeleri gösterse de, kaynar su ve güneşten fazla etkilenmemektedir. Ayrıca pamuk gibi aşırı güneş altında solarak bir süre sonra kendini salıverme gibi bir dezavantaj keten bezinde yoktur. Ancak keten, pamuk kadar esnek değildir. Bu yüzden eğirme ve dokuma zorlukları pamuktan daha fazladır. Dolayısıyla da yelken bezinden daha çok perde, örtü, çarşaf, döşemelik ve halı olarak yaygınlık kazanmıştır⁸⁶. Ketenin, yelken bezi üretiminde nadiren de olsa tercih edilmesinin iki önemli sebebinden birincisi bu bitkinin diğer bitkilere göre gövde lifleri arasında en sağlam life sahip olması ve ikincisi ise rutubetten etkilenmemesidir⁸⁷.

Osmanlılar ise daha çok pamuktan mamul yelken bezlerini kullanmışlardır. Bunun sebebi pamuğa ve pamuklu dokumalara erişimin ketene göre daha kolay olması, ketenin kaba oluşu nedeniyle daha güç işlenmesi, işlendiğinde gözeneklerinin büyük olması nedeniyle rüzgârı iyi tutmaması ve bunun da ötesinde Osmanlı topraklarının pamuk yetiştiriciliğine daha uygun iklim ve coğrafi özelliklere sahip bulunmasıdır⁸⁸.

Hangi ham maddeden yapılmış olursa olsun, yelkenin gemilerde kullanımı, gemilere hız ve hareket yeteneği kazandırmış, kalyon ve karaka gibi büyük gemilere okyanuslara açılma imkânı sunmuştur. Christoph Colomb'un Hindistan yolunu bulmak amacıyla okyanusa açıldığında kullandığı gemi kalyon sınıfı bir yelkenliydi. Magellan da dünya turuna kalyon sınıfına mensup yelkenli gemilerle çıkmıştı. John Cabot, James Cook ve Francisco Pizarro gibi kâşiflerin okyanus seferlerinde kullandıkları gemiler yelkenle yol almaktaydı. Coğrafi keşifler çağında ve sonrasında okyanuslarda dolaşan ve kıtalar arasında insan ve malzeme taşıyan gemiler yelken kullanan gemilerdi. Afrika'dan toplanan sayısız siyahi köle yüzyıllarca yelkenli gemilerin karanlık depolarında ucuz iş gücü olarak Amerika kıtasına taşınmışlar, yüzbinlerce siyahi köle bu gemilerin havasız ve ışısız mahzenlerinde can vermiştir. Ölen bu siyahi kölelerin cesetleri daha sonra bu yelkenli gemilerin güvertelerinden denize atılmıştır⁸⁹.

⁸⁴ Raşid Mehmet Efendi-Çelebizade İsmail Asım Efendi, *Tarih-i Raşid ve Zeyli*, C II, haz. : Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer, Klasik Kitaplar, İstanbul, 2003, s. 1134.

⁸⁵ Ebru Çatalkaya Gök, "Gelibolu Yelken Bezi", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 10, S 49, Nisan 2017, s. 176.

⁸⁶ Müjgân İlter, *Tekstil Üretimi ve Yardımcı Kimyasallar*, TMMOB Kimya Mühendisleri Odası, İzmir, 2015, s. 11.

⁸⁷ Gök, *age.*, s. 176.

⁸⁸ Nebi Bozkurt, "Pamuk", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 34., TDV İslam Araştırma Merkezi, İstanbul, 2007, s. 155.

⁸⁹ Mesut Yavuz, "Batının Kanlı Mirası: Sömürgecilik", *Afrika Dergisi*, S 3, İstanbul, 2013, s. 7.

2.2. Yelkenin Kısa Tarihçesi

Yelkenler köklü bir tarihsel geçmişe sahiptir. Uygarlığın ortak ürünü olarak onun ilkelden gelişmiş olana doğru evriminde çok sayıda uygarlığın katkısı vardır. İlk yelkenler, çoğunlukla hayvan derilerinden oluşmakta olup sal ve botlar için güçlü bir rüzgâr enerjisi sağlamak için kullanılmaktaydı. Daha sonra hayvan derileri terk edilerek yelken amacıyla çubukların uçları arasına gerilmiş şekilde duran kamıştan dokuma hasırlar kullanılmıştır. Tarihsel süreçte yelken bezinin ilk tasvirleri, MÖ 3300'de Mısırlılara ait rölyef ve diğer sanat eserlerinde araştırmacıların karşısına çıkmaktadır. İbrani, Asur, Fenike ve Yunan toplumlarına ait gemiler de aynı şekilde yelkenle donatılmıştır. Fenikeliler kendi dönemlerinde savaş ve ticaret gemileri olmak üzere iki tür gemi kullanmışlardır. Bunlardan savaş gemileri ince ve uzun olarak yapılabildiği başlıca hareket vasıtası olarak küreği kullanılmaktaydı. Fenike gemilerinde uygun havalarda kullanılan yelken ise ikinci derecede kalmıştır⁹⁰.

Vikingler binlerce kilometrelik yolu küreklerle ve basit bir kare yelken düzeneğiyle almışlardır. Kare yelken arması⁹¹, her ne kadar sadece rüzgârın arkadan geldiği seyirlerde kullanılabilir olsa da daha sonraları Avrupa ülkelerinde yaygınlaşmıştır. Arap denizciler verimli rüzgâr kullanımını sağlayan büyük üçgen (Latin) yelkenini geliştirmişlerdir. Bu yelken, geminin rüzgâra karşı gitmesine imkân verdiği gibi gemi mürettebatına kare yelkene göre daha fazla hız yapma imkânı sunmaktaydı. Çinlilerin tasarımı ise “*Junk Rig*” denilen, kısa bir ana direk ve bambu destekli hareketli yelkenlerden oluşan gemilerdir. Bu gemilerin yelkenleri şerit perde gibi açılıp kapanabilmekteydi. Rüzgârdan verimli bir şekilde yararlanılabilen ve kontrolü kolay olan bu gemilerin tamiri de gayet basitti ve sayıca az bir mürettebatla seyre çıkılabilmekteydi. Pasifik’te ise Polonez denizciler “*Proa*” denilen özgün gemilerini geliştirmişlerdir. Bu gemiler, içi oyulmuş ağaç kütüklerinden bir kano ve bu kanoyu destekleyen yan bir dengeleyiciden oluşan sade bir yapıya sahiptir. Bu gemileri yönlendirmek için kürekler ve yelken olarak Latin yelkeni kullanılmaktaydı. Pusulanın henüz gelişmediği bu toplumlarda bu gemilerle sadece yıldızlardan, rüzgâr ve denizden faydalanarak uzun yolculuklar yapılabilmekteydi. Zaman içinde yelken yapımcıları güçlü rüzgârların yanında yumuşak esintilerin avantajını da kullanmak için yelkenleri kesip biçmeyi öğrendiler. Farklı topluluklar tarafından Latin yelkeni, mizana yelkeni, gabya yelkeni, babafingo yelkeni gibi farklı yelken türleri keşfedildi. Keşfedilen bu yelkenler bazı özelliklere sahip olmalıydı. Bu meyanda bir gemiye sakin bir havada manevra yapma, kış ortasında açık okyanusta seyahat, yük, asker ve yolcu nakli ve savaşta manevra yapabilme yeteneği gibi özellikleri kazandırmalıydı. Yelkeni oluşturan donatıdaki gelişmeler de yelkenin bu özelliklere sahip olmasını kolaylaştırdı⁹².

Tarihi süreçte en yaygın kullanılan yelken bezleri, pamuk ipliğinden dokunmuş olan yelken bezleriydi. Çünkü bunların daha sık dokunması mümkün olduğu için rüzgârın geçeceği gözenekler keten ve kenevir gibi bitkilerden üretilmiş bezlere kıyasla daha azdır. Osmanlı Devleti'nde keten ve kenevir gibi malzemeler, yelken bezinden ziyade halat, ip ve urgan üretiminde kullanılmaktaydı⁹³. Ayrıca pamuktan mamul bezlerde gözeneklerin daha sıkı olması onun ketene göre daha uzun ömürlü olmasını sağlamaktadır. Yine de insan yapısı her ürün gibi yelken bezinin de bir kullanım ömrü bulunmakta ve rüzgâr, güneş ışığı, nem, aşırı sıcak ve aşırı soğuk havalar yelken bezinin dokuma gözeneklerine nüfuz ederek onu yıpratmakta ya da bozmaktadır. Keten ve

⁹⁰ Fevzi Kurtoğlu, *Umumi Deniz Harpleri Tarihi, I. Kürek Devrinde Akdeniz*, İstanbul, 1941, s. 24.

⁹¹ Arma, geminin güvertesinden daha yukarıda bulunan direkler ile serenlere ve bunlar üzerindeki tüm halat donanımlarına ve bunların bütün parçalarına verilen isimdir. (Bkz. Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962, s. 27.)

⁹² Mark Denny, *Float Your Boat, The Evolution And Science Of Sailing*, The Johns Hopkins University Press, Baltimor, 2009, s. 73.

⁹³ İsmail Kıvrım, *Taşova-Erbaa-Sonisa Kazası, Yerleşme, Nüfus ve Ekonomi, (15-16. Yüzyıl)*, Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 139.

kenevirden mamul yelken bezleri daha az kullanışlı olduğu için pamuk ipliğinden dokunmuş yelken bezleri Yeni Çağ'da yaygınlık kazanmıştır.

Pamuktan mamul yelken bezlerinin Osmanlı Devleti'nde yaygınlık kazanma nedenlerinin başında Avrupa ile yapılan ticaret bağlamında mamul ve yarı mamul en önemli ihracat maddesinin pamuk olması gelmektedir. Çünkü pamuk ekimi, 16. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa'da ve Rusya'da ucuz pamuklu eşyalara olan ihtiyaç sebebiyle giderek artış göstermiş, 17. yüzyılda Batı Anadolu, Suriye ve Mısır'da pamuk tarımı, pamuk ticaretine bağlı olarak yaygınlaşmıştır. 18. yüzyılda pamuk tarımında tam anlamıyla bir patlama yaşanmış, bu durum pamuklu ürünlere talebi artırmış, pamuğa olan talebin artması ise Osmanlı pazarlarını hareketlendirdiği gibi ekim alanını da genişletmiş sonuçta büyük çiftlikler ortaya çıkmıştır. Bu durum, pamuktan imal edilmiş olan yelken bezlerine erişimi kolaylaştırmış ve bu ürünleri piyasa fiyatı üzerinden temin etmek imkân dâhiline girmiştir.

Yelkenli ve yelkensiz gemilerden oluşan donanmaların tarihini inceleyenler onu iki bölüm halinde incelerler:

2.2.1. Kadırga Çağı

Kadırgaların askeri amaçlardan ticari amaçlara, asker naklinden mal ve eşya nakline varıncaya kadar geniş bir yelpazde kullanılmasından dolayı bu çağa kadırga çağı ismi verilmiştir. Kadırga çağı, zaman dilimi olarak MÖ 3000'lerden MS 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'na kadar olan dönemi kapsamaktadır. Bu dönem, zaman dilimi itibarıyla denizcilik tarihinin en uzun çağıdır. Bu çağda kadırgalar ister sivil olsun isterse askeri amaçlı olsun bütün denizcilik faaliyetlerinde ön planda gelmektedir. Küreklerin asli hareket kaynağını oluşturduğu kadırgalar denizde ilerlemek için insan unsuruna dayanmak durumunda olan askeri nitelikli gemilerdir. Ancak kadırgalar sadece askeri amaçlar için değil ticaret ve nakliyat gibi sivil amaçlarla da kullanılabilirdi. Esasında bütün Orta Çağ ve Yeni Çağ gemilerinde olduğu gibi İlk Çağ'da kullanılan sivil ve askeri gemilerde de bu gemiler arasındaki geçişkenlik oldukça fazladır. Ticaret için kullanılan bir kadırgayı techiz edip donatarak askeri amaçla da kullanmak ya da askeri amaçla üretilmiş bir kadırgayı ticari bir gemiye dönüştürmek sıkça karşılaşılan bir durumdur. Kadırgalar hareket için kürek dışında ikinci bir hareket unsuru olarak yelken de kullanılabilmekteydi. Ancak bu gemiler asli hareket gücünü insanların çektiği küreklerden almaktaydı. İlk Çağ'da bu gemilerin yaygın bir şekilde kullanılması tesadüf değildir. Onun hafif olması ona hem nehir ağzı ile kanallara gibi sığ derinliklere yaklaşma imkânı vermekte hem de düşman gemileri karşısında ani manevralar yaparak baskın ve geri çekilme gibi hareketlere imkân sağlamaktaydı. Kadırgalardaki yapılar bir anda ortaya çıkmayıp zaman içerisinde ve ihtiyaç üzerine ortaya çıkmıştır. Bu meyanda Mısırlıların ilk kadırgalarına okçular için ön ve arka güverteler ile bunları tamamlayan küpeşteler yerleştirilmiş, daha sonra ise küpeşteler okçuların işini kolaylaştıracak biçimde yükseltilmiştir. Küpeşteler esasında okçuları korumak için yapılmıştır. Mısırlıların sahip olduğu bu ilk kadırgalar, her iki yönde çok sayıda küreğe sahip olup kürek için Latince “*remus*” tabiri kullanılmaktaydı⁹⁴.

Kadırgalara alternatif oluşturacak olan “*bireme*” yani pereme isimli gemiler MÖ 18. yy. 'da Yunanlılar tarafından benimsenip Fenikeliler tarafından geliştirilmiştir. Peremeler her bir tarafında kadırgalar gibi iki kürek sırasına sahiptir. Yunan peremeleri yaklaşık 24 m uzunluğa sahip olup uygun rüzgârda yelken açarak da yol alabilmektedir. Bir yüzyıl içinde ortaya çıkan “*trireme*” isimli gemiler peremeleri de geride bırakarak kadırgalara tercih edilmeye başlandı. Trireme denen gemiler yelken için tek bir direğe sahiptir. MÖ 5. yüzyıla kadar Yunan triremeleri, Perslilerle savaşırken yaklaşık olarak 38 m uzunluğundaydılar. Bu gemilerde yaklaşık iki yüz kürekçi bulunmakta ve subaylarıyla birlikte silahlandırılmış küçük bir denizci grubunu taşıyabilmekteydiler.

⁹⁴ Shalini Saxena, *The History Of Navies Arounda The World*, Rosen Publishing, New York, 2014, s. 27.

Ancak hareket için insan unsuruna yani kürekçilere aşırı derecede bağımlıydılar. Dolayısıyla geminin kürekçi sayısı gemideki savaşçıların sayısından fazlaydı⁹⁵.

Eski Yunan'da kadirga gemisi, gelişiminin en üst aşamasını MÖ 5. yy ve MS 1. yy arasında yaşamıştır. Kadirga gemisinin kullandığı savaş taktiği triremeye dayanmaktaydı. Kadirgaların savaş taktiği olarak kendisine örnek aldığı koçla donatılmış triremeler, olağanüstü çeviklikleriyle yandan bindirme yaparak düşman gemilerini kullanılamaz hale getirmekteydiler. Kadirgada rampalama tekniği de kullanılmasına rağmen ana taktik bodoslama idi⁹⁶. Zaman içinde Romalılar, Akdeniz dünyasının kontrolünü sağlayınca kadirgalar hem sayıca azalmış hem de hacimce küçülmüştür. Orta Çağ boyunca edinilen tecrübelerin sonucunda kadirgaların kullanmış olduğu toslama taktiği terk edilmiştir⁹⁷.

Haçlı Seferlerinden sonra Avrupa'da yeniden canlanmaya başlayan ticaret sonucunda, 13. yüzyılda kadirgalar yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Çünkü Avrupa'da oluşturulan kadirga filoları, ticaret filolarını korumak görevini yerine getirmekle kendilerine olan ihtiyacı artırmaktaydılar. Canlanan bu ticarettten aslan payını alan Venedikliler, üç bin kadar ticari kadirgaya sahip oldukları gibi bunları Müslüman denizcilerden ya da korsan saldırılarından koruyacak yeterli miktarda askeri kadirgaya da sahiptiler⁹⁸. Çok geçmeden topla silahlandırılmış olan kadirgalar 1600'lerin başlarına kadar Akdeniz'de yaşanan bütün savaşlara hâkim oldular. Kızıldeniz'de, Akdeniz'de, İran Körfezi'nde, Karayiplerde ve Hindistan sularında yaygın olarak kullanıldılar. Kadirgalar, Akdeniz'in dışında 1540'tan sonra Baltık Denizi'nde de ortaya çıktılar ve burada 18. yüzyıl boyunca kullanıldılar⁹⁹.

İnebahtı Deniz Savaşı, 7 Ekim 1571'de kadirgalar arasında yaşanan son büyük savaştır. Venedik, İspanyol, Cenova ve Papalık devletlerinin oluşturduğu koalisyon ile Osmanlı donanması arasında yaşanan ve dört saat süren bu savaşın sonunda koalisyon, 190 Türk kadirgasını ele geçirmiş ve Doğu Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyetine büyük bir darbe vurmuştur¹⁰⁰. Osmanlı donanmasını yenen koalisyon donanmasında kalyonların yanında kadirgalar da kullanılmıştır. Ama sayı olarak kadirgalar koalisyon donanmasında ağırlıklı bir yer tutmaktaydı. Kesin bir sınır çizilemese de bu savaştan sonra kadirgaların yerini yelkenlerin birinci planda kullanıldığı kalyonlar almaya başlamıştır.

Kadirgaların hafif olmaları ve çabuk manevra yapabilmelerinin yanında bazı dezavantajları da vardı. Bu meyanda forsalar bu gemilerde ağırlıklı bir yer tutmaktaydı. Onları satın almak, yedirip içirmek, bakmak ve giydirmek gerektiğinden masrafları fazlaydı. Ayrıca gemide yaşayan bir sürü adam yüzünden toplara yer kalmamaktaydı. Oysa toplar kara savaşlarında olduğu gibi deniz savaşlarında da gitgide önem kazanmakta ve gemilerde daha geniş bir alanına ihtiyaç duymaktaydı. Ayrıca kadirgalar durgun yaz denizleri için yapılmış teknelerdi. Bunları kışın kullanmak isteyenlerin bazı tehlikeleri göze almaları gerekirdi. Bunlar geminin harap olması, forsa takımının güçsüz kalması ya da geminin batması gibi tehlikelerdi. Ticaret gemilerine, korsanlardan korunmaları için top yerleştirilmeye başlanınca, tıka basa insan yüklü kadirgalar, onlar için ideal birer hedef oldu¹⁰¹.

⁹⁵ Saxena, *ibid*, s. 28-29.

⁹⁶ Bodoslama, teknik bir kavram olarak gemi omurgasının baş ve kış taraflardan yukarıya doğru uzanan ağaç direklerinin her birine verilen isimdir. Yanlardaki kereste ve ahşap bölümler, geminin baş ve kış kısmında yer alan ve adına bodoslama denen direklerde birleşmektedir. Bodoslama, fiil olarak ise ön ve arka taraftaki dikey yönlü büyük direklerin olduğu kısım ile düşman gemisine saldırmaktır. (bk. Nutki, *age.*, s. 33)

⁹⁷ Saxena, *ibid*, s. 29-30.

⁹⁸ Saxena, *ibid*, s. 33.

⁹⁹ Saxena, *ibid*, s. 18-19.

¹⁰⁰ İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 26

¹⁰¹ Fernand Braudel, *Akdeniz, Mekân ve Tarih*, çev. Necati Erkurt, Metis Yayınları, İstanbul, 1990, s. 36.

2.2.2. Yelken Çağı

Yelken çağı, 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'ndan Sanayi İnkılabı sonrası buhar makinesinin icat edilip yaygınlaştığı 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar olan dönemi kapsamaktadır. Kalyonların savaştığı 1827 Navarin Baskını ile yelken çağı kapanmıştır. Avrupa'da kadirga çağının sona erip yelken çağının başlamasına sebep olan bir dizi gelişme yaşanmıştır ki bu gelişmeler daha sonra diğer toplumları da etkilemiştir. Bilim ve teknoloji merkezli ve birbiriyle ilişkili bazı gelişmelerin sonucu olarak ortaya çıkan yelken çağının başlamasına etki eden üç önemli gelişme yaşanmıştır. Bunlardan birincisi Hollandalı denizcilerin kış dümenini icat etmesiydi. Bu icat gemicilere rüzgâra karşı yelken açma imkânını vermişti. İkinci önemli gelişme daha fazla sayıda direğin gemilere ilave edilmesiydi. Bu gelişme gemilere daha fazla yelken çekebilme ve dolayısıyla daha büyük hacimde gemileri denizlerde yüzdürebilme imkânını beraberinde getirmiştir. Bu ise açık deniz ve okyanuslarda aylarca kalabilmek imkânını denizcilere sunmuştur. Üçüncü gelişme ise barutun kara savaşları dışında deniz savaşlarında da kullanılmaya başlanmasıydı. Bu gelişme ise donanma gemilerini daha etkili birer savaş makinesi haline getirerek onları suda yüzen birer kaleye dönüştürmüştür. Bu gelişmeler sadece gemilerin yapısını değil gemilerin inşa biçimini ve savaş taktiklerini de değiştirmiştir. Avrupa'da yaygınlaşmaya başlayan barut, yalnız başına kullanılmayıp ancak bir top yardımıyla kullanılmaktaydı ve denizlerde topları taşıyacak büyük çaplı gemilere ihtiyaç vardır. Neticede toplar bir dizi oluşturacak şekilde gemilerin sağ ve sol taraflarına yerleştirilmişler ve geminin iki tarafından da ateş edebilecek duruma getirilmişlerdir. Böylece artık kadirgalarda olduğu gibi gemilerin yan yana savaşa girmesi mümkün olmadığından ileri hat savaşı olarak isimlendirilen bir kavram ortaya çıkmıştır. Bu kavramla birlikte donanmalar deniz savaşlarında artık birbirine bodoslamak ya da mahmuzlamak yerine dayanıklı gemilerle arka arkaya dizilerek güçlü birer hat oluşturmaya başlamışlardır. Bu düzende donanmalar karşılıklı hatlar halinde dizilerek top atışlarıyla birbirine zarar vermeye daha sonra ise hattı bozup düşman gemilerini kaçırma ya da ele geçirmeye çalışmaktaydılar. Bütün bu yeni değişikliği tüm yönleriyle yansıtan gemi türü ise kalyon idi¹⁰².

Kalyon kelimesi köken olarak İtalyanca "Gallioni" kelimesinden gelmektedir. Bu sözcük, esasında taşıma, kurtarma, savaş ve sefer gibi farklı amaçlar için üretilen büyük gemilerin çoğunu ifade etmek için kullanılan kapsamlı bir sözcüktür. Bazı yazarlar kalyonu, karakanın bir modifikasyonu olarak kabul etmektedir¹⁰³. Karaka, coğrafi keşifler döneminde Amerika'dan İspanya'ya ticari malzemelerin naklinde İspanyollar tarafından yaygın biçimde kullanılmıştır. İngiltere tarafından geliştirilip kullanılan kalyonlar ise hem daha uzun hem de daha dardır. Kalyonun ön güvertesi, geminin rüzgâra karşı daha kolay yelken açmasını mümkün kılacak şekilde geliştirilmiştir. Kalyonlar üç veya dört direk ile bunlar üzerinde ön ve arka yelkenleri taşıyacak biçimde tasarlanmışlardır. Bordalarında iki ya da üç sıra top dizisi vardır. Kalyonun hacim olarak oldukça büyük olması daha fazla sayıda topu taşımasını mümkün kılmış ve korsan saldırılarına karşı ona önemli bir savunma imkânı sunmuştur. Kalyon, İspanyol armadasıyla gerek 16. yüzyıl ve gerekse de 17. yüzyılda yapmış olduğu birçok savaşta İngiltere'nin başlıca savaş gemisi olmuştur. Uzun menzilli topların geliştirilmesi ile İngilizler kadirga çağındaki gibi artık bordalama¹⁰⁴ ya da rampa etmek gibi klasik taktikler yerine gemiyi parçalayan başka taktiklerle savaşlara girmeye başlamışlardır. Neticede bu gelişmeler, Avrupa kıtasından bütün dünyaya yayılmış ve Yeni Çağ'da ortaya çıkan ticari ve askeri ihtiyaçlara cevap vermesi

¹⁰² Kalyon, en üst güvertesinden başka güverte altındaki yerlerde de batarya topu bulunan bir tür savaş gemisidir. En üst güvertesinden başka birbiri altında iki batarya topu bulunan ve zamanında "kapak" diye anılan savaş gemileri de kalyon sınıfından sayılmaktaydı. Kapaklara aynı zamanda "karaka" da denilmekteydi. (bk. Gürçay, *age.*, s. 223-224.)

¹⁰³ Saxena, *ibid.*, s. 36.

¹⁰⁴ Bordalamak, bir geminin başka bir gemiyi veya herhangi bir noktayı takip ettiği rotaya nazaran tamamen kemeresi (kemere, gemi güvertesine enlemesine konan kirişlerdir.) istikametinde görmesidir. (bk. Gürçay, *age.*, s. 79.)

amacıyla dünyanın pek çok ülkesinde kalyonlar üretilip ihtiyaçlara göre tasarlanmışlardır.¹⁰⁵

Kalyonun gelişmesi olgusu, beraberinde yelken bezine olan talepte büyük bir patlamayı da getirmiştir. Bu talebi karşılamak için Osmanlı Devleti gibi bazı devletler, kendi ana tersanelerinde Bezhane gibi kurumlar açarken, Fransa gibi devletler ya başka ülkelerden yelken bezi ithal etmişler ya da serbest piyasada faaliyet gösteren tüccarlardan bunu satın alma cihetine gitmişlerdir. Yelken bezinin maliyet kalemlerini oluşturan iplik, nakliye, bükme ve dokuma ve sair ham madde ve emek masrafları devlet bütçeleri üzerinde yeni harcama baskılarına neden olmaya başlamıştır. Çünkü yelken bezinin üretim aşamaları yeni masraf kalemlerinin oluşmasına sebep olmakta, bu masraf kalemleri bütçenin genel giderlerin artırmakta, devlet ise bu durumda acil olmayan başka harcamalarından tasarruf etmek ya da vergi mükellefleri üzerine yeni ilave vergiler koymak zorunda kalmaktadır.

2.3. Yelken Çeşitleri

Gemilerdeki konum ve işlevlerine göre yelkenler çeşitli isimlerle isimlendirilmekteydi. Yelkenlerin isimlendirilmesinde temel olarak benimsenen usul yelkenin bulunduğu direk ya da serenin yelkene isim olarak verilmesiydi. Bu meyanda gabya serenindeki yelken gabya yelkeni olarak isimlendirilmekteyken trinkete serenindeki yelken trinkete yelkeni, mizana direğindeki yelken ise mizana yelkeni olarak isimlendirilmekteydi.

Yelkenli gemiler, kürek olmadan yol alma konusunda Orta Çağ sonlarında tasarım açısından önemli gelişmeler yaşadılar. Bu gelişmelerin başında, yelken için kullanılan direk ve serenlerin ustalar eliyle oluşturulan dişlerle birbirine bağlanması tekniği gelmekteydi. Metal çiviler geminin ağırlığını artırarak manevra yeteneğini azalttığı ve nemden dolayı küflenerek üzerine bulunduğu ahşap kısımlarda çürümeye yol açtığı için yelkenlerin sabitlenmesinde fazla tercih edilmemekteydi. Bu teknikte yelkenleri direklere sabitlemek için pamuk ve ketenden üretilmiş sağlam ip ve organlar kullanılmaktaydı. Bu teknik, Baltık Denizi ve Kuzey Denizi'nde kullanılırken buradan Venedik ve Cenevizli denizciler tarafından Akdeniz'e taşındı. Burada Güney Avrupa gemi yapımcıları tarafından hızla benimsendi ve geliştirildi. İspanyol ve İtalyan ustalar tarafından gemi gövdeleri daha önceden belirlenmiş olan kalıp ve çerçevelere konarak inşa edilmeye başlandı. Ondan sonra da gemi gövdesi kereste üzerine tutturuldu. Bu yaklaşım İspanyol ve Venedikli gemi ustalarına kuzeyli gemi ustalarına göre daha esnek, daha sağlam ve daha hafif gemiler inşa etme olanağı sundu. Gemi ustaları tarafından ana direk üzerine iri cüsseli kareli yelkeni yerleştirmek amacıyla geminin arkasına yakın bir direğe, üçgene benzer bir yelken eklendi. (Yelkenler ve direkler için bk. EK 8) Ayrıca mizana direği¹⁰⁶ üzerine Latin yelkeni konarak geminin manevra yeteneği artırıldı. Bu durum, geminin rüzgâra daha yakın bir açıyla yelken açmasını mümkün kıldı. Çok geçmeden yine gemi ustaları tarafından geminin arkasındaki üçgen yelkeni dengelemek için geminin pruvasına küçük bir kareli yelken eklendi. Üç direkli ve tam donanımlı yelkenli gemiler daha önce Akdeniz ve Kuzey Avrupa'da inşa edilen gemilere kıyasla daha uzun mesafelere yolculuk yapma imkânına sahiptiler. Bu gemilerde ton başına mürettebat hacmi düşük olduğundan bunlar daha hızlı manevra yapabilmekteydi¹⁰⁷.

Gemilerin türlerine bakılmaksızın birçok geminin kullanmış olduğu ortak yelkenlerin başlıcaları şu şekildedir:

¹⁰⁵ Saxena, *ibid*, s. 36.

¹⁰⁶ Mizana direği üç direkli bir gemide bulunan en arkadaki direktir.

¹⁰⁷ Richard W. Unger, "Ship Design and Energy Use (1350-1875)", *Shipping And Economic Growth (1350-1850)*, Leiden-Boston, 2011, s. 253.

1. Mayistra Yelkeni

Mayistra kavramı, grandi direğinin en altında bulunan sereni ifade etmektedir. Mayistra serenindeki yelken ise mayistra yelkeni olarak ifade edilmektedir¹⁰⁸. Başka bir tanımlamaya göre ise mayistra yelkeni, çift yelkenli bir geminin en büyük olan yelkenidir. Adını İtalyanca "*maestra*"dan¹⁰⁹ alan bu yelken, grandi direğinin en altında bulunan direğe bağlıdır. Bu yelkene ana yelken adı da verilmektedir. Osmanlı gemilerinde varlığına en çok ihtiyaç duyulan iki yelkenden birisidir. Osmanlı gemilerinde en çok ihtiyaç duyulan diğer yelken ise albortadır.

2. Mancana Yelkeni

Denizcilik terminojisinde mancana, gemilerde içlerine içme suyu konan büyük yassı fiçileri ifade etmekle birlikte yelkencilik biliminde bu kelime fırtınalı havalarda randa yelkeni yerine açılan ufak yelkeni ifade etmektedir¹¹⁰.

3. Randa Yelkeni

Randa, bir geminin en geride bulunan yan yelkenine verilen isimdir¹¹¹. Adını İtalyanca "*randa*" kelimesinden alan bu yelken bir geminin en gerideki yan yelkeni olup mizana direğinin gerisindeki seren¹¹² üzerine açılmaktadır¹¹³. Şekil olarak dikdörtgen biçimindedir. Bunlar genelde yarım serenler üzerine açılmaktadır¹¹⁴.

4. Gabya Yelkeni

Gabya terimi, ana direklerin üzerine sürülen çubukları ve ana direklerin üzerinde bulunan serenleri ifade etmektedir. Gabya serenleri bazı gemilerde tek iken bazı gemilerde ise çifttir¹¹⁵. Gabya yelkeni ise gabya çubuğunun üzerinde bulunan gabya serenlerine bağlı olarak açılan yelkendir¹¹⁶. Bu yelken, adını İtalyanca "*Gabbie*"den almakta ve mayistradan sonra gemideki ikinci yelken olma vasfını taşımaktadır¹¹⁷.

5. Trinkete Yelkeni

Trinkete yelkeni adını İtalyanca "*Trinchetto*" kelimesinden almakta olup, pruva direğinin en altında bulunan ana serene trinket, bunun üzerinde açılan yelkene ise trinkete yelkeni denilmektedir¹¹⁸. Gemici Dili Sözlüğü'ne göre bu yelken, trinket serenine üzerine açılan yelkendir¹¹⁹. Bazı yazarlar ise yelkenli savaş gemilerindeki birinci direğin en altındaki serende bulunan dört köşeli yelkene trinkete yelkeni adını vermişlerdir. Buna göre bu yelkenin hacmi, geminin büyüklüğüne göre küçük ya da büyük olmakta ve altı yüz arşın bezden yapılırları da bulunmaktadır¹²⁰.

¹⁰⁸ Gürçay, *age.*, s. 287.

¹⁰⁹ Nutki, *age.*, s. 194.

¹¹⁰ Pakalın, *age.*, C II., s. 604.

¹¹¹ Gürçay, *age.*, s. 329.

¹¹² Seren, direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere dikey olarak bağlanmış gönderlere denmektedir. (bk. Lütfi Gürçay, *age.*, s. 343.)

¹¹³ Nutki, *age.*, s. 114.

¹¹⁴ Pakalın, *age.*, C III., s. 13.

¹¹⁵ Gürçay, *age.*, s. 176.

¹¹⁶ Nutki, *age.*, s. 103.

¹¹⁷ Pakalın, *age.*, C I. s. 640.

¹¹⁸ Nutki, *age.*, s. 296.

¹¹⁹ Gürçay, *age.*, s. 382.

¹²⁰ Pakalın, *age.*, C III., s. 508.

6. Civadıra Yelkeni

Pruvadın ileri doğru uzanan ve ucuna flock yelkenin bağlandığı çubuğa civadıra, bu çubuğun üzerindeki yelkene ise civadıra yelkeni denmektedir¹²¹. Bazı yazarlara göre ise gemilerin baş taraflarından eğik olarak uzatılan ve pruva direği ile çubuklarının yuvalarına bağlanan serendeki yelkene civadıra yelkeni ismi verilmektedir¹²².

7. Babafingo Yelkeni

Köken olarak İtalyanca "*Pappafico*" kelimesinden gelen babafingo yelkeni, babafingo sereni üzerine açılan yelkendir¹²³. Bu yelken, gemi direklerinde güverteden itibaren üçüncü parça olup gabya çubukları üzerine konulan çubukların ve bu çubuklar üzerine açılan yelkenlerin genel adıdır¹²⁴.

8. Mizana Yelkeni

Bir geminin baştan üçüncü direğine mizana direği denirken, bu direkteki yelkene ise mizana yelkeni denmektedir¹²⁵. Bazı yazarlar bu kelimenin kökeninin Arapça "mizan" kelimesi olduğunu ileri sürmektedir¹²⁶.

9. İstiralya Yelkeni

Köken olarak istiralya kelimesi İtalyanca "*Straglio*" kelimesinden gelmektedir. Anlamı ise direk ve çubukları baş taraflarından tutan halatlar demektir. Bunlardan ana direkte bulunan halatlara ana istiralya denirken gabya çubuğundaki gabya istiralyası, babafingo çubuğundakine ise babafingo istiralyası denilmektedir. Denizcilik biliminde istiralya üzerinde bulunan yelken, istiralya yelkeni olarak isimlendirilmiştir. Bu anlamının dışında gemilerin postalarını baştan kıçta doğru birbirine bağlayan omurgaya denk kuşaklara da istiralya ismi verilmektedir¹²⁷.

10. Cunda Yelkeni

Yatay serenlerin ucundan sürülen ve ayrı serenlere açılan geçici yelkenlere cundayelkeni ismi verilmektedir¹²⁸. Başka bir ifadeyle üst serenlerin uçlarına yerleştirilen ve serenler üzerine açılan geçici ve hafif yelkenlere cunda yelkeni denmektedir¹²⁹.

11. Pruva Yelkeni

İtalyanca "*Prora*"dan dilimize geçen bu yelken, bir geminin en ileri kısmını yani başını ifade etmektedir. Burada açılan yelkene ise pruva yelkeni ismi verilmektedir¹³⁰.

¹²¹ Pruva, bir geminin ön taraflarından ileri kısmına denmektedir. Herhangi bir şeyi tecrübe ve muayene etmek manasında da kullanılan bir tabirdir. (bk. Gürçay, *age.*, s. 325.)

¹²² Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 165.

¹²³ Babafingo sereni, babafingo çubuklarına bağlı bulunan dikey serenlerdir. Bunlar buldukları direklerin isimleriyle beraber anılmaktadır; pruva babafingo sereni, grandi babafingo sereni ve mizana babafingo sereni gibi. (bk. Gürçay, *age.*, s. 35.)

¹²⁴ Nutki, *age.*, s. 21.

¹²⁵ Gürçay, *age.*, s. 295.

¹²⁶ İdris Bostan, "Gemi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 14, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1996, s. 10.

¹²⁷ Gürçay, *age.*, s. 212.

¹²⁸ Cunda, bir gönder veya direğin ucunu ifade etmekte olup yatay serenlerin her iki ucunun ortak adıdır. Süleyman Nutki, bu terimi, dikey serenlerin iki uçlarına veya yarım serenlerin üst başlarına verilen isim olarak tanımlamıştır. (bk. Nutki, *age.*, s. 48.)

¹²⁹ Nutki, *age.*, s. 48.

¹³⁰ Nutki, *age.*, s. 236.

12. Flok Yelkeni

İtalyanca "*Flocco*"dan dilimize geçen bu yelken şekil itibarıyla üçgen şekilli olup görevi ana yelkene rüzgâr sevk etmektir¹³¹. (Yelkenli bir gemide bulunan yelken, seren ve direkler için bk. EK 8)

Yelkenlerin şekilleri ve büyüklükleri tarih boyunca sabit olmayıp zaman içinde birçok değişiklik geçirmiştir. Bu meyanda 15. yüzyılda mayistra yelkeni, öteki yelkenlerden çok daha büyüktür. 16. yüzyılda ise kendisiyle aynı büyüklükte başka yelkenler ortaya çıkmıştır. Bu yüzyılda inşa edilen gemilerin ön ve ana direklerinin her biri iki, üç ya da dört yelkeni taşıyabilmekteydi. Yelkenler zaman içinde daha çok bölündüler ki bu durum yelkencilere yelkenleri idare etme konusunda daha büyük bir esneklik kazandırmıştır. Çünkü her bir yelken, diğerinden ayrı biçimde kullanılabildiğinden aynı yelkenle bir ya da birkaç yelkenci sırasıyla uğraşabilmekteydi. Bu şekilde küçük ama uzman bir mürettebat büyük bir geminin yol almasında etkili olabilmekteydi. Direkleri bir arada tutmak için mevcut direklere asılan istiralya yelkeni, flok yelkeni ve pruva yelkeninin gemilere ilave edilmesi, gemi türlerinde büyük bir çeşitlilik sağlamıştır. Bu çeşitlilik kaptanlar için, fırtınalı yolculuklarda veya korsan gemilerinden kaçışta ya da savaşta ihtiyaç duydukları esnekliğin artması anlamına gelmekteydi. Pruva yelkenleri kaptanlara, gemiyi yukarı yönlü olarak daha iyi kontrol imkânı sunmaktaydı. Çünkü bu yelkenlerin işlevi rüzgârı tutmak ve geminin sağa ya da sola döndürülmesinde kaptana yardımcı olmaktı. İstiralya yelkenleri ise işlevsel olarak karşı rüzgârları yakalamada gemi kaptanlarına yardımcı olmaktaydı. Bu iki yelkene ilave olarak cunda yelkenleri ise hafif esintilerde gemileri hareket ettirmek için kullanıldı. Gemi donanımındaki bu iyileşmeler, gemileri hem daha fazla manevra yapma imkânına kavuşturdu hem de daha fazla yük ve insan taşıma kapasitesine onları sahip kıldı¹³².

Osmanlıların 18. yüzyılda kullandığı yelkenler çeşitli olup bunları bir örnek üzerinden tespit etmek mümkündür. Buna göre Konstanti adındaki bir zımmi reis, 1792/1793 yılında Boğdan eyaletinde bulunan Kalas şehrinde inşa ettirdiği bir kırlangıç gemisinin Tuna sahilinde yaşanan Osmanlı-Rus savaşı münasebetiyle Boğdan Voyvodası Mavroyani emrinde savaştığını bildirmiş sonra da Tuna donanmasıyla İstanbul'a getirilip Tersane-i Amire'ye haksız biçimde bağlandığından şikâyet etmiştir. Konstantin isimindeki reis, gemisinin yelkenleriyle beraber kendisine iade edilmesini talep etmekteydi. Talebi kabul edildiğinde kendisine iade edilen yelkenler ise şunlardır: mayistra, trinkete, gabya-i kebir, gabya-i sağır, mizana, babafingo, balkon ve kontra mizana yelkenleri¹³³.

2.4. Osmanlı Gemilerinde Kullanılan Yelken Ve Yelken Bezi Türleri

Osmanlı donanmasında kullanım özellikleri, kendisinden beklenen fayda, geminin yol almasındaki rol ve işlevleri nedeniyle birden fazla yelken ve yelken bezinin 18. yüzyılda kullanıldığı görülmektedir. Belirtildiği üzere yelken bezleri isimlerini takıldıkları yelkenden veya üzerinde buldukları direk ya da serenlerden almışlardır. Bu isimlerin birçoğu da Avrupa'da denizci toplumların konuştuğu yabancı dillerden Türkçe'ye iktibas edilmiştir. Yelken bezlerinin bazı türlerine daha çok, bazı türlerine ise daha az ihtiyaç duyulsa da belli başlılarının isimleri şunlardır:

1. Mayistra

Yelkenli bir gemide grandi direğinin en altında bulunan serene mayistra, bu serene çekilen yelkene ise mayistra yelkeni denmektedir. Bazı sözlüklerde bu yelken mayistraya açılan yelken olarak da tarif edilmiştir¹³⁴. Bu yelken bezi adını mayistra sereninden almıştır. Kelime İtalyanca "maistra"dan türetilmiştir. Mayistra yelken bezi

¹³¹ Nutki, *age.*, s. 97.

¹³² Unger, *ibid.*, s. 256.

¹³³ COA.MAD.d., No. 10422, s. 64.

¹³⁴ Karayazgan, *age.*, s. 93.

alborta yelken beziyle birlikte Osmanlı donanmasında en çok kullanılan iki yelken bezinde birisidir. İkisinin de adının aynı cümle içinde geçmesi bu iki bezin birbiriyle yapısal ilişki halinde kullanıldığı ya da birinin diğeri yerine ikame edilebildiği ihtimalini akla getirmektedir. Bu bez ya doğrudan Tersane-i Amire içinde bulunan Bezhanede imal edilmekte ya da Boğazhisarları'ndaki dokumacı taifesi tarafından dokunmaktaydı. Miktar açısından Bezhaneden daha çok Boğazhisarları'nda bulunan Kilitbahir ve Seddülbahir Kazası esnafı tarafından bu bez imal edilmekteydi. Bu kazalardan imal edilen ve Tersane-i Amirede depolanan yelken bezleri ihtiyaca göre diğer kurumlara ve farklı tersanelere gönderilmekteydi. Tuna Nehri sahilinde inşa edilmesi emredilen doksan parça çete kayıklarında kullanılması için 20 Ekim 1773 tarihinde iki bin yüz altmış top mayistra bezinin Tersane-i Amireden gönderilmesi kararlaştırılmıştır¹³⁵.

2. Alborta

Osmanlı donanmasındaki yelkenli savaş gemilerinde kullanılan yelken bezlerinden birisi de alborta bezidir. Belgelerde adına sıkça rastlanmasına ancak denizcilik külliyatında hakkında fazla bilgi bulunmamasına rağmen alborta türü yelken bezleri donanmada sıkça kullanılmaktaydı. Bu bez, mayistra türü yelken bezleri gibi Bezhanede ya da Boğazhisarları'ndaki kazalarda üretilmekteydi. Buradaki Sultaniye ve Kumkale esnafı bu bez türünün üretiminde uzmanlaşmıştır. 23 Kasım 1730'de Tersane-i Amiredeki donanma kalyonları için kullanılmak amacıyla iki bin beş yüz top alborta bezinin Boğazhisarı'ndan gönderilmesi istenmiştir¹³⁶. Başka bir tarihte 23 Ocak 1736'de Midilli Adası'nda, İbrahim Ağa marifetiyle yaptırılacak on parça kolik gemisi için kırk dokuz top alborta bezinin Tersane-i Amireden gönderilmesi emredilmiştir¹³⁷.

3. Gabya

Üç direkli yelkenli gemilerde gabya serenleri üzerine açılan dört köşeli yelkene gabya yelkeni denilmektedir¹³⁸. Yelkenli bir gemide, gabya yelken bezleri adını aldığı gabya yelkenlerinde kullanılmaktaydı. Büyük ve küçük olarak iki grupta sınıflandırılan bu yelken bezi, Osmanlı donanmasında sıkça kullanılmaktaydı. Bu meyanda 6 Mart 1778'de tüccardan el-Hac Ahmet Kaptan'ın koliki için gönderilen donatım malzemeleri arasında birer parça büyük gabya ve küçük gabya yelkeni vardır¹³⁹.

4. Trinkete

Yelkenli bir gemide pruva direğinin en altında bulunan serene trinkete sereni, bu serene çekilen yelkene ise trinkete yelkeni ismi verilmektedir¹⁴⁰. Dolayısıyla trinkete isimli yelken, bu tür yelken bezlerini isimlendirmek için kullanılmıştır. 18. yüzyılda trinkete türü yelken bezleri mayistra ve alborta kadar yaygın olmasalar da yine de kullanılmışlardır. Karadeniz'e zahire nakli için 1723/1724'te Midilli'de inşa edilen on parça kolik türü gemi için on parça trinkete yelken bezinin Tersane-i Amireden gönderilmesi bu isimde bir yelken bezinin Osmanlı donanmasında kullanıldığını göstermektedir¹⁴¹.

5. Mizana

Yelkenli bir geminin baştan üçüncü direği mizana olarak isimlendirilmekte iken bu direğin serenlerine açılan yelkene ise mizana yelkeni ismi verilmektedir¹⁴². 18.

¹³⁵ COA.MAD.d. , No. 10391, s. 81.

¹³⁶ COA.MAD.d. , No. 10323, s. 48.

¹³⁷ COA.MAD.d. , No. 3165, s. 53.

¹³⁸ Karayazgan, *age.* , s. 45.

¹³⁹ COA.MAD.d. , No. 10398, s. 76.

¹⁴⁰ Gürçay, *age.* , s. 382.

¹⁴¹ COA.MAD.d. , No. 3165, s. 61.

¹⁴² Karayazgan, *age.* , s. 95.

yüzyılda bu yelken de belli ölçülerde Osmanlı donanmasında kullanılmaktaydı. Bu meyanda Sinop'ta bu yüzyılda inşa edilen gemiler için istenen gabya, mayistra, babafingo ve badban-ı güzin gibi yelken bezlerinin yanında mizana yelkeni de bulunmaktadır¹⁴³.

6. Kontra Mizana

Dört ya da beş yelken taşıyabilen gemilerde en arkada bulunan direğe kontra mizana direği, bu direktteki serenlere çekilen yelkene ise kontra mizana yelkeni ismi verilmektedir¹⁴⁴. Kontra mizana bir yelken adı olmasının ötesinde aynı isimde bir yelken bezinin de ismiydi. 18. yüzyılda bu yelken de Osmanlı donanmasında kullanılmaktaydı. 1780'de Midilli Adası'nda inşa edilen kalyonlar için bu kalyonların nazırı olan dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından Ömer Ağa tarafından istenen yelkenler arasında elli beş top kontra mizana yelkeni de vardır¹⁴⁵.

7. İstiralya

İstiralya, direk ve çubukları baş taraflarından tutan halatlardır¹⁴⁶. Bu halatlar üzerinde yükselen yelken ise istiralya yelkeni olarak isimlendirilmektedir. 18. yüzyılın tanınmış kalyonlarından Şeşpa-yi Bahri kalyonunun yelkenlerinden iki tanesi istiralya yelkenidir¹⁴⁷. Bu örnek istiralya yelkeninin belli ölçülerde Osmanlı donanmasında kullanıldığını göstermektedir.

8. Civadıra

Civadıra kavramı, gemilerin baş tarafına yatık vaziyette dikilen sağlam ve güçlü direkleri ifade etmektedir¹⁴⁸. Bu direklere çekilen yelkene ise civadıra yelkeni adı verilmektedir ki bu yelken de bazı tarihlerde Osmanlı donanmasında kullanılmıştır. 1780 yılında Midilli'de inşa edilen savaş gemilerinin teçhiz ve donatımında kullanılmak üzere beş yüz otuz metre uzunluğunda civadıra yelkeni Midilli Adası'na gönderilmiştir¹⁴⁹.

9. Kontra Civadıra

Gemilerin ön tarafına çekilen bir yelken olan kontra civadıra yelkeni rüzgârı iskele ve sancak tarafından almaktadır. Bu yelken türü de 18. yüzyıl Osmanlı donanmasında kullanılmaktaydı. 1755/1756 yılında karaya vuran bir gemiden alınıp Mahzen-i Sürp'e teslim edilen yelkenlerden bir tanesi bir adet kontra civadıra yelkenidir¹⁵⁰.

10. Babafingo

Yelkenli gemilerde gabyanın üstünde bulunan en yüksek parçaya babafingo denmektedir. Babafingoda bulunan çubuklar babafingo çubukları olarak isimlendirilirken babafingo çubuklarına bağlı olan serene ise babafingo sereni ismi

¹⁴³ COA.MAD.d. , No. 3365, s. 139.

¹⁴⁴ Karayazgan, *age.* , s. 80.

¹⁴⁵ COA.MAD.d. , No. 10396, s. 72.

¹⁴⁶ Nutki, *age.* , s. 134.

¹⁴⁷ COA.MAD.d. , No. 10396, s. 69.

¹⁴⁸ Nutki, *age.* , s. 47.

¹⁴⁹ COA.MAD.d. , No. 10396, s. 72.

¹⁵⁰ Halil Kaptan tarafından mühürlenerek 1775/1776 yılında Tersane Eminliğine teslim edilen müfredat defterinin muhteviyatına göre, teslim edilen malzemeler arasında bir adet mizana yelkeni, bir adet mayistra yelkeni, bir adet büyük gabya yelkeni, bir adet büyük babafingo yelkeni, bir adet trinkekete yelkeni bir adet küçük gabya ve babafingo yelkeni, bir adet civadıra ve kontra civadıra yelkeni ile iki adet sandal yelkeni ve üç adet tente bezi bulunmaktadır. (bk. COA.MAD.d., No. 10395, s. 58.)

verilmektedir. İşte bu seren üzerindeki yelken babafingo yelkeni olarak bilinmektedir¹⁵¹. Osmanlı gemilerinde kullanılan babafingo yelkeni, küçük babafingo ve büyük babafingo şeklinde ikiye ayrılmaktadır. 1750/1751'de Şahbaz-ı Bahri kalyonunda kullanılan yelkenlerden otuz iki kilogramı büyük babafingo iken yirmi dokuz kilogramı küçük babafingo yelkenidir¹⁵². Başka bir tarihte 1778/1779'de Sünne Boğazı'nda kaza yapan Şeşpa-yı Bahri kalyonundan çıkarılan mühimmattan bir tanesi bir adet babafingo yelkenidir¹⁵³.

Yukarıda isimleri verilen yelkenler kadar olmasa da Rusya kökenli olduğu için Moskovi olarak isimlendirilen bir yelken bezinin de Osmanlı donanmasında kullanıldığı anlaşılmaktadır. Çünkü 1794/1795'de Tersane Emini Osman Efendi tarafından Şahbaz-ı Bahri kalyonuna getirtilen malzemeler arasında dokuz yüz otuz üç buçuk metre uzunluğunda ve 42,624 akçe değerinde Moskovi bez de vardı¹⁵⁴. Bu bez Bezhanede üretilmediğine göre serbest piyasa koşullarında faaliyet gösteren bir yabancı tüccarlardan satın alınmıştır.

Moskovi bezin yanında Avrupa kökenli olduğu için Frenk bezi olarak isimlendirilen bir bezin de yelken bezi olarak Osmanlı gemilerinde bazen kullanıldığı anlaşılmaktadır. Lakin onun alım satımını yabancı tüccarlardan ziyade yerli tüccarlar yapmaktaydı. Bu bez, mayistra bezi yerine kullanılmakta olub bir zira' 1704/1705'de 25 sağ akçeye mal olmaktaydı. Galata dokumacılarından Yelkenci İsmail Çelebi, bu bezi satın alması için görevlendirilmiştir. Neticede onun eliyle dört bin zira' Frenk bezi satın alınmıştır¹⁵⁵.

Pamuktan mamul yelken bezi kadar yaygın kullanılmasa da keten bitkisinden mamul bir bez de Osmanlı donanmasında kullanılmaktaydı. Bu bez, Bezhanede üretilmeyip daha çok tüccardan satın alınmak suretiyle karşılanmaktaydı. Bu meyanda 29 Ocak 1788 tarihinde bir Rus gemisi Kırım tarafındaki Gözleve tarafından hareketle Boğaziçi'ne gelmiş ve Tersane-i Amirede demirlemiştir. Bu Rus gemisinin sahibi olan Yuşnam isimindeki gayrimüslim, elinde bir denk keten bezi olduğunu bildirerek kendisine "ruus belgesi" verilmesini talep etmiştir¹⁵⁶. Lakin bildirilen keten bezinin Tersane-i Amirede zaten kullanılması üzerine kendisine ruus belgesi verilmek yerine bu bezler satın alınmak cihetine gidilmiş ve yetmiş dokuz top bezin her bir topu 100 paradan lazım gelen ücreti olan 197,5 kuruşun ödenmesi Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından bildirilmiştir¹⁵⁷. Bu yelken bezinin isminin yelken bezi alımına dair belgelerde geçmemesi onun çok ender kullanıldığına işaret edebileceği gibi yelken bezi olarak kullanılmamış olduğuna da işaret ediyor olabilir. Keten bezi, belki gemilerde tente bezi olarak, belki kaptan köşklerinin döşenmesinde ya da henüz tespit edilememiş başka amaçlar için kullanılmaktaydı.

Osmanlı donanmasını oluşturan savaş gemilerinin her birinin miktar olarak ne kadar miktar yelken bezi kullandıklarını tespit etmek önemli ve zor bir iştir. Bu zorluğun da birden fazla nedeni vardır. Boğazhisarları'ndan toplanan ya da Tersane-i Amireden taşraya gönderilen bez topları, tek gemi üzerinden değil birden fazla gemi üzerinden hesaplanmıştır. Bu meyanda: "*Donanma-yı Hümayyunum kalyonları ve baştardeleri için, Donanma-yı Hümayyun kalyonları ile kalite ve Sandal-ı Hümayyun için . . . , iki aded kalyonlar ile mânde ve merbut olub inşallahü teala ibtida-i baharda seferber olacak Donanma-yı Hümayyun kalyonlarının teçhizleri için. . .*" ifadeleri dikkate alındığında ayrı ayrı gemilerin kullandıkları yelken bezi miktarını hesaplamak

¹⁵¹ Gürçay, *age.*, s. 35.

¹⁵² COA.MAD.d., No. 381, s. 9.

¹⁵³ Şeşpa-yı Bahri kalyonundan çıkarılarak Tersane-i Amireye teslim olunan malzemeler arasında iki aded mayistra yelkeni, iki adet trinkete yelkeni, iki adet büyük gabya yelkeni, bir adet babafingo yelkeni, bir adet mizana ve kontra mizana yelkeni, iki adet istiralya yelkeni, iki adet sandal yelkeni ve bir adet filika yelkeni bulunmaktadır. (bk. COA.MAD.d., No.10396, s. 69.)

¹⁵⁴ COA.MAD.d., No. 10427, s. 64.

¹⁵⁵ COA.MAD.d., No. 33141, s. 20.

¹⁵⁶ Denk, yatak, yorgan, kumaş ve bez gibi yumuşak eşyaların sarılıp bağlanmasıyla oluşan yük ya da balyadır. (Sami, *age.*, s. 621.)

¹⁵⁷ COA.MAD.d., No. 10413, s. 125.

zorlaşmaktadır. Yelken bezlerinin miktarının uzunluk cinsinden ziyade ağırlık cinsinden özellikle dirhem¹⁵⁸ birimi üzerinden verildiği görülmektedir. Yelken bezinin dokunduğu iplikler için ise daha çok zira' ölçüsü kullanılmaktadır¹⁵⁹. Üretilen ya da satın alınan yelken bezleri toplar halinde Mahzen-i Sürp'te depolanmaktaydı.

Yelken bezlerinin sarılı olduğu topların 18. yüzyıl boyunca hiç değişmeden kalan standart bir ağırlığı yoktur. 10 Ocak 1705 tarihinde mayistra bezlerinin her bir topu sekiz yüz dirhem, albortanın ise her bir topu altı yüz dirhem idi¹⁶⁰. Buna göre her bir mayistra bezinin topu ağırlık olarak bin dört yüz on yedi gram, yani 1,41 kilogram idi. Alborta bezinin her bir topu da ağırlık olarak 1063 gram yani 1,06 kilogram idi. Bu oran 1730/1731¹⁶¹, 1745/1746¹⁶², 1748¹⁶³, 1757/1758¹⁶⁴, 1766/1767¹⁶⁵, 1772/1773¹⁶⁶ yıllarında da değişmeden aynı ağırlıkta kalmıştır. Ancak bu rakamların sabit olmadığına dair örnekler de vardır. Bu meyanda 1707/1708'de donanma kalyonları için gerekli olan 1,000 adet yelken bezinin her bir topu 1,000 dirhemdir¹⁶⁷. (1,000 dirhem: 1,7 kg). 1708/1709'da donanma kalyonları için dört bin iki yüz top yelken bezi gerektiğinde Boğazhisarları'ndan dört tane yelkenci getirtilip ağırlık konusunda pazarlık yapılmıştır. Bu pazarlık sonucunda yelken bezcileri, bu dört bin iki yüz topun bin iki yüz topunu 1,000 dirhem (yani 1,7 kg) üzerinden dokumayı üslenirken iki bin topunu sekiz yüz dirhem (1,4 kg) üzerinden ve bin topunu ise altı yüz dirhem (1,6 kg) ağırlık üzerinden dokuyup teslim etmeyi taahhüt etmişlerdir¹⁶⁸. Yani 18. yüzyılın ilk yarısında bez toplarının ağırlığı bu yüzyılın ikinci yarısından daha fazladır. Bezhanede dokunan bezlerin topları ise daha başka bir ağırlığa tekabül etmekteydi. 1793/1794 tarihinde Bezhanede her sene üretilen altmış sekiz zira' yelkenlik ocaklık bezinin her bir topu 34,6 kilogram idi ve her bir zira'ına 38 akçe ödenmiştir¹⁶⁹. Bu örnekler bütün 18. yüzyıl için geçerli ölçülere sahip tek bir bez topunun olmadığını göstermesi yanında devletin topların ağırlıkları konusunda farklılaştırmaya gidebildiğini de göstermektedir.

Kalyonlar için sarf edilen yelken bezini hesaplamak ise daha kolaydır. Devlet bazı kalyonlar için sarf edilecek yelken bezi miktarını ayrıntılı olarak tespit etmiştir. 18. yüzyılda ortalama büyüklükte bir kalyon için her bir topu bin yüz dirhem yani 1,9 kilogramdan bin top yelkeni için bez gitmiştir¹⁷⁰. Bu takdirde 1,900 kilogram ortalama

¹⁵⁸ Dirhem, Arap para sisteminde gümüş para yerine kullanılmış, sonraları ise Osmanlılara geçmiş bir para birimidir. Farsça "direm"den alınmıştır. Dirhem bir okkanın dört yüzde biri yani 3,148 gramlık ağırlığın adıdır. Dirhem İslam hukukuna göre yetmiş tane orta boy arpanın ağırlığına eşittir. Ağırlık olarak gram kabul edilmeden önce İstanbul'da bir dirhem 3.207 gram idi. (bk. Pakalın, *age.*, C I., s. 453-454.)

¹⁵⁹ Zira', uzunluk ölçülerinden birinin adıdır. Sözlükte bilek kol manasına gelir ki dirsek ucundan orta parmağın ucuna kadar olan kısımdır. Bunun eş anlamlısı arşın kelimesidir. (bk. Pakalın, *age.*, C III., s. 663.)

¹⁶⁰ COA.MAD.d., No. 3141, s. 22.

¹⁶¹ COA.MAD.d., No. 10323, s. 48.

¹⁶² COA.MAD.d., No. 4380, s. 33.

¹⁶³ Tersane-i Amirede bulunan donanma kalyonlarının donatımı için gerekli olan yelken bezlerinden 1748 yılı için her bir topu sekiz yüz dirhemden üç bin top mayistra ve her bir topu altı yüz dirhemden üç bin top alborta yelken bezinin top başına 147 akçeden satın alınması için Tersane-i Amire Emni Yusuf Efendi tarafından bir mübaşir tayin edilmiştir. (bk. COA.MAD.d., No. 10346, s. 26.)

¹⁶⁴ COA.MAD.d., No. 10364, s. 64.

¹⁶⁵ COA.MAD.d., No. 4005, s. 36.

¹⁶⁶ Donanma-yı Hümayun kalyonları ve diğer gemiler için, 1773 yılında üç bin topu mayistra ve üç bin topu alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezi toplatılmış ve her bir topuna yüz kırk yedi akçeden toplam sekiz yüz seksen iki bin akçe ödenmiştir. Yapılan masrafın tutarı yedi bin üç yüz elli kuruştur. (bk. COA.MAD.d., No. 10390, s. 79.)

¹⁶⁷ COA.MAD.d., No. 3165, s. 52.

¹⁶⁸ COA.MAD.d., No. 2485, s. 57.

¹⁶⁹ Bezcibaşılardan Marvedos Efendi, Tersane-i Atik'te bulunan miri bez kârhanesinde her bir sene teslim olunan altmış sekiz zira' yelkenlik ocaklık kirpasının her bir topu yirmi yedi vukiyye olmak üzere her zira'ını otuz sekiz akçeye üretmekte iken pamuk ipliğinin fiyatı yükseldiği için zarar ettiğini 1793/1794 yılında bildirmiştir. (bk. COA. MAD. d., No. 10424, s. 88.)

¹⁷⁰ COA.MAD.d., No. 4875, s. 28.

büyükte bir kalyon için mayistra, trinkete, mancana ve civadıra yelken bezi harcanmıştır. Gabyalık olarak aynı büyüklükte bir kalyon için her bir topu bin dirhem yani 1,7 kilogramdan sekiz yüz top yelken bezi gitmiştir. Yani bu kalyon için 1,360 kg gabya yelken bezinin harcandığı kabul edilirse ortalama büyüklükte bir kalyon için 3, 260 kg yelken bezi kullanılmış olduğu sonucuna ulaşılabilir.

İsmi bilinmeyen ancak 18. yüzyıla ait olduğu anlaşılan üç ambarlı bir kalyon için trinkete, mayistra, mancana ve civadıralık her bir topu bin dirhemden (1,7 kg) sekiz yüz top yani 1,360 kilogram yelken bezi harcanmıştır. Başka bir örnekte ise 1 Aralık 1701 tarihinde Kilitbahir Kalesi'nden her bir topu sekiz yüz elli dirhemden bin top kirpasın yelken bezi işleten esnaftan toplattırılması istenmiştir¹⁷¹. Burada dikkat çekici olan husus bez toplarının ağırlık olarak hangi değeri ifade ettiğinin kesin olmaması ve değişebilir olmasıdır. Bu durumun paranın değer artış ya da azalışlarıyla ilgili olması kuvvetle muhtemeldir. Başka bir ihtimal üreticinin bez toplarında bazen kısaltma ya da ağırlıkça azaltmaya gitmiş olması ve devletin de önlem almak için böyle bir yola başvurmuş olmasıdır.

Hacim olarak daha büyük kalyonlarda, harcanan yelken bezinin miktarı daha da yükselmektedir. Bu meyanda Kaptanıderya Abdülfettah Paşa zamanında bir tane büyük kalyon için her bir topu sekiz yüz elli dirhemden (1,5 kg) toplam iki bin beş yüz seksen top (3,870 kg) yelken bezi harcanmıştır¹⁷². Bez toplarının ne kadarlık bir uzunluk ya da ağırlığı ifade ettiğinin net olmaması ya da dönemler itibarıyla değişken olması hesaplamaların yapılmasını güçleştirmektedir. 1736/1737 tarihinde kaptanıderya olan Ali Paşa'nın talebi üzerine her bir topu on beş zira'dan (1 zira' 0,75 metre ise 15 x 0. 75: 11,25 m) üç bin top kârhane bezi dokutturulması istenmiştir¹⁷³. Bu takdirde bir topun uzunluğu 11,25 m etmektedir. Dirhemde olduğu gibi zira'da farklılaştırmaya gitme uygulamasının olmaması zira' cinsinden bez toplarının uzunluklarını hesaplamanın daha güvenilir olduğunu göstermektedir.

Süleyman Nutki isimli sözlük yazarı, Kamus-ı Bahri isimli sözlüğünde yelken bezini tanımlarken onun on sekiz ya da yirmi dört pusu genişliğinde ve sekiz farklı kalınlığa sahip olduğunu, 40 yardının (36,5 m) bir top sayıldığını bildirmektedir¹⁷⁴. 19. yüzyılda yelken bezinin ölçülerinin değişmiş olması muhtemeldir. Çünkü bir top bezin uzunluğunu 36,5 m olarak gösteren bu bilgi 18. yüzyılda bir top bezin uzunluğunu 11. 25 m olarak veren bilgiyle uyumlu değildir.

2.5. Yelkenin Çalışma Usulü

Gündelik yaşamda kullanılan her eşya ve araç gibi yelkenin de kendine has bir çalışma usulü vardır. Bunu açıklamak için farklı bilim dalları açısından meseleyi ele almak gerekmektedir. Buna göre yelkenlerin gemiye itici güç üretmesi fizik bilimiyle ilgili iki farklı prensiple açıklanabilmektedir. Birinci prensip, yelkenin rüzgârı yakalaması ve yelkene çarpan hava tanelerindeki kinetik enerjinin yelken aracılığıyla gemiye aktarılmasıdır. Bu basit sistem, insanoğlunun denizde tekne yezdürmesinden üçgen yelkenin icadına kadar yüzyıllar boyunca yelkenli gemilerin tek itici gücü

¹⁷¹ Tersane-i Amirede inşa edilen büyük kalyon ve üç ambarlı kalyon için mayistra, trinkete, mancana ve civadıra yelkenleri satın alınması gerektiğinde 1701/1702 yılı için büyük kalyon için gabyalık yelken bezinin her bir topu bin dirhem gelmek şartıyla sekiz top bezin satın alınmasına karar verilmiştir. Üç ambarlı bir adet kalyona ise trinkete, mayistra, mancana ve civadıralık yelken bezlerinin her bir topunun yine bir dirhem ağırlığında olması şartıyla sekiz top yelken bezinin satın alınması emredilmiştir. Bez toplarının ağırlık olarak ne kadar olacağını fermanla açıkça belirtilmiş olması bu konuda bez üreticilerinin düşük ağırlıkta bezi toplarını devlete teslim etmiş olabileceği ihtimalini akla getirmektedir. (bk. COA.MAD.d. , No. 4875, s. 28.)

¹⁷² Kaptanıderya Abdülfettah Paşa döneminde büyük kalyon için Boğazhisarlarında işlenerek Mahzen-i Sürpe teslim edilen her bir topu sekiz yüz elli dirhemden iki bin beş yüz seksen top yelken bezinin bu büyük kalyon için uygun olmadığı düşünülerek iki bin yüz seksen topunun seferde olan kalyonlar için sarf edilmesi 1703/1704 yılında kararlaştırılmıştır. (bk. COA.MAD.d., No. 5362, s. 35.)

¹⁷³ COA.MAD.d. , No. 10336, s. 56.

¹⁷⁴ Nutki, *age.* , s. 314.

olmuştur. Bu nedenle yelkenliler sadece pupa¹⁷⁵ ve geniş apaz gibi rüzgârı toplayarak güç kazandıkları seyirlerde ilerleyebilmişlerdir¹⁷⁶. Gemiciler, daha dar açılarla seyredilemek için değişik yelken ve gövde tipleri denemişler, bunun sonucunda ise onlarca yelkene sahip kalyonlar inşa etmişlerdir.

Yelkenin çalışmasını anlamak için ikinci başvurulacak prensip Bernoulli Prensibi'dir. Bernoulli Prensibi'ne göre, yelkenin dış tarafı yapısından dolayı iç tarafından daha uzun olmaktadır. Bu da üzerinden geçen havanın basıncının aynı zamanda daha çok mesafe katetmesine, dolayısıyla hızlanıp, alçak basınç alanı oluşturmasına sebep olmaktadır. Oluşan alçak basınç alanı, yelkeni kendine doğru çekmektedir. Bu prensibin işleyişi sırasında, yelkenin ürettiği gücün tümü geminin ilerlemesine aktarılamaz. Çünkü bu gücün bir kısmı geminin yatmasına neden olmaktadır. Buna bayma (yatırma) kuvveti de denmektedir. Yatırma kuvveti, geminin ağırlık merkezi ile kuvvet merkezini birbirinden uzaklaştırarak geminin yatmasına sebep olacaktır. Bu yatmayı engellemek amacıyla salma ağırlığı ve gemi üzerindeki donanımın doğru yerleştirilmesi ya da safra vasıtasıyla bu kuvvet dengelenerek geminin ileri doğru hareket etmesi sağlanmıştır.

Yelkenli gemi ve rüzgâr arasındaki ilişkiyi anlamak için geminin rüzgârdan nasıl etkilendiğini bilmek lazımdır. Rüzgâr yelken üzerinde iki türlü etki gösterir ki birincisinde yelken, rüzgârı bir kuşak gibi sararak çekme gücü oluşturur ve gemiyi ileri doğru hareket ettirir. İkincisinde ise yelkenler rüzgârı kepçe gibi tutarak gemiyi ileri doğru iterler. Bu iki prensibe çekme ve itme prensibi adı verilmektedir¹⁷⁷.

Bir yelkenin çalışabilmesi için herkesin bildiği üzere belli bir şiddette esen rüzgâra ihtiyaç vardır. Rüzgâr ise hareket halindeki havadır. Rüzgârın esmediği durumlarda yelken, kuvvet üretmediği için yelkenli gemi ilerleyemez. Rüzgâr burada yelken üzerinde güç uygulamaktadır. Rüzgârın yelken üzerinde uyguladığı güç üç kısma ayrılabilir. Kaldırma, yana doğru itme ve ileriye doğru hareket ettirme. Yana doğru itme yol almaya çalışan gemiye karşı rüzgârın önden uygulamış olduğu dirençten kaynaklanır. Bunu önlemek için gemilerin içine safra adı verilen ve çoğunlukla taş ya da kum ve topraktan oluşan ağırlıklar konulur¹⁷⁸.

Yelkenin farklı yönlerinde oluşan negatif ve pozitif basınçların bileşimi geminin ilerlemesini sağlamaktadır. Yelkenin ürettiği çekme ve itme gücünün miktarı yelkenler üzerindeki hava akımının değişimi tarafından kontrol edilmektedir. En yüksek hız, yelkenin rüzgâr üstü ve yelken altına doğru hava akımının sorunsuz biçimde oluşması halinde elde edilmektedir. Hava akımı çalkantılıysa yelken daha yavaş güçlenmekte ve gemi yavaşlamaktadır. Yine en yüksek hızı elde etmek için yelkeni rüzgâra doğru en elverişli açıdan ayarlamak lazımdır¹⁷⁹.

2.6. Yelken Bezi İmalatı

Yelkeni imal etmek ve kullanmak denizciler için tarih boyunca uzmanlık isteyen bir iş olmuştur. Hem denizcilik biliminin detaylarına, hem gemicilik sanatına hem de tekstil sanatının inceliklerine vâkıf olmayı icap ettirir. Bu özelliğiyle yelken imalatçıları toplumun kalifiye iş gücü havuzuna mensup vasıflı insanları olagelmişlerdir. Meydana getirdikleri yelkenler vasıtasıyla gemilerin kaderini bir anlamda tayin eden insanlar işte yelkenci olarak isimlendirilen bu insanlardır.

Yelken bezinin farklı tarihlerde farklı toplumlar tarafından imalatıyla ilgili Vasa isimli İsveç bandıralı batık bir gemide elde edilen bulgular fikir verici olabilir. Avrupa'da İsveçliler tarafından inşa edilen ve kalyon türü bir gemi olan Vasa, 1628

¹⁷⁵ İtalyanca, "*poppa*" dan gelen pupa terimi, geminin kış tarafına denmektedir. Pupasına seyretmek demek rüzgârı kışa alarak gitmek demektir. (bk. Nutki, *age.*, s. 237.)

¹⁷⁶ Apaz, yelkenli gemilerin seyirlerinden birisidir. Apaz giden bir gemi, rüzgârı yandan almakta, yelkeni biraz açmaktadır. Süleyman Nutki, apazlamayı bordaya baş istikametinden esen rüzgâr olarak tanımlamıştır. (bk. Nutki, *age.*, s. 12.)

¹⁷⁷ Yachting Australia, *Start Sailing Right*, Supporting The National Training Programs, Yacht, 2005, Portsmouth, s. 22-23.

¹⁷⁸ US Coast Guard Auxiliary, *Sailing and Seamanship*, Four Edition, Washington, 1985, s. 38

¹⁷⁹ Australia, *ibid*, s. 24-25.

yılında iklim koşullarının elverişsizliği nedeniyle batmış, 1956 yılında ise enkazı su altında keşfedilerek karaya çıkarılmış ve ardından da aslına uygun olarak yeniden inşa edilmiştir. Bu gemiden elde edilen kalıntılar arasında yelken bezleri de vardı. Bu yelkenlerin özellikleri hakkında şu bilgilere ulaşılmıştır:

1. Kumaş saçakları 25 milimetrelik dikiş genişliği ile işaretlenmiştir.
2. Kumaşın arkası yelken ustasına doğru katlanmıştır.
3. Kumaş saçaklarına dikiş iğnesiyle dikişler yapılmıştır.
4. Dikiş aralıkları 10 milimetre aralıktadır.
5. Kumaşların kıvrımı ayaktan başa doğru olup yelkenciler tarafından soldan sağa doğru biçilmiştir.
6. Kullanılan kumaş günümüz kumaşlarından daha ağırdır.
7. Yelkenin dayanıklılığını güçlendirmek ve verimliliğini artırmak için yelkenin ön tarafına astar dikilmiştir.
8. Yelkende örme halkalar vardır. Bu halkaların delikleri, yelkenin sancak tarafında çalışılarak yapılmıştır. Bu deliklerden yelkeni seren ya da direğe sabitlemek amacıyla iplik ya da halatlar geçirilmiştir.
9. Mizana ve gabya yelkeni normal bir döşemeye sahipken yan yelkenler gevşek bir döşemeye sahipti.
10. Tüm yelkenler bütün çevreye çatmak amacıyla oluşturulmuş bir iple dikilmişlerdir. İp yelkenin gücünü artırmak için özel olarak dokunmuş olup kullanılan bu ip kenevir ipidir¹⁸⁰.

Osmanlı donanmasında kullanılan yelken bezleri genelde pamuktan mamul olduğu için, pamuğun bez haline gelinceye kadar geçirdiği aşamalar normal bezlerin geçirdiği aşamalarla aynıdır. Dokuma teknolojisinin bugünkü kadar gelişmediği dönemlerde bez üretmek için yapılan işlemler bugünkülerden farklı isimlerle belirtilse bile yine de aşağı yukarı aynıydı. Boyuna atılan iplikler bugün eriş ve enine atılan iplikler ise argaç olarak isimlendirilirken ilerleyen bölümlerde yer alan mevcut belgelerde görüleceği üzere Osmanlı döneminde de bu iplikler aynı isimlerle isimlendirilmekteydi. Yine günümüzde iplik ve bez dokunan yerlerle Osmanlı dönemi Anadolu'da iplik ve bez dokunan yerler arasında büyük benzerlikler vardır. Bu meyanda günümüzde Batı Anadolu Bölgesi'nde yer alan Aydın, Manisa, Muğla ve Denizli gibi şehirler hâlen pamuk ve pamuklu dokumacılığın varlığını sürdürdüğü şehirlerdir¹⁸¹.

Tersane-i Amire'ye teslim olunan yelken bezlerinin fiyatını anlatan belgelerde geçen, “*iplik bahası ve bükme ve dokuma ücretleri*” ibaresi pamuk ipliği ve bu ipliğin dokuma işçilerinin elinde beze dönüşmesine kadar sarf edilen emeğin karşılığı olarak ödenen ücreti göstermekteydi¹⁸². Bez üreticisine bir yıl öncesinden peşin ve nakit olarak ödenen ücretin içerisinde emek ve ham maddeyi kapsayan bu üretim maliyetleri yer almaktaydı. Bez dokuma işini yapan kimselere ise “cüllah” denmekteydi. Cüllahlar bez dokumak için kendilerine has bir tezgâh kullanmaktaydılar. Onların bez dokudukları tezgâhların standart bir şekli olmayıp sahibinin ekonomik gücüne ve yöresel özelliklere uygun olarak değişik ebatta ve büyüklükte olabilmekteydi. Bu tezgâhların dokunacak kumaşın cinsine göre tarak veya mekik ölçüleri de değişebilmekteydi. Tezgâhlar, bizzat cüllah tarafından veya ısmarlama olarak yapılabildiği gibi hazır olarak pazardan da satın alınabilmekteydi. Bu yüzden tezgâhların fiyatları loncanın denetimi altında bulundurulmaktaydı. Nitekim 1640 tarihli Narh Defteri'nde satışa çıkarılan tezgâh çeşitleri ve dokumacılık aletleri için fiyat tesbiti yapıldığı görülmektedir. Burada Edirne tezgâhı ve sade tezgâh adlarında iki çeşit cüllah tezgâhı yer almakta ve bunlardan Edirne tezgâhı için 170, diğeri için 120 akçe fiyat verildiği dikkati çekmektedir. Tezgâhlarda diğer araçların yanında tarak ve mekik isimli araçlar da kullanılmaktaydı. Dokuma taraklarının her kırk dişi bir çile tabir edilmekteydi. Narh Defteri'nden, sekiz

¹⁸⁰ Henk Vander Brezen, Bob Hendricks, Ab Hoving, *Maritime History 10*, Publisher: Lanasta, Netherlands, 2010, s. 60.

¹⁸¹ Pakize Çoban Karabulut, “Ege Bölgesi'nde Dokumacılık: II. Dünya Savaşı Süreci”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 17., S 2., s. 159.

¹⁸² COA. AE. SOSM. III. 46. 3272. 2.

çileden on üç çileye kadar olan tarakların imal edilip pazarlandığı, çile sayısı arttıkça tarağın değerinin yükseldiği anlaşılmaktadır. Ayrıca burada çıkırcı aletleri arasında çulha mekiğine de rastlanmaktadır¹⁸³.

Bu itibarla bez imalatında bükme işlemi için bükme araçları, dokuma işlemi için ise dokuma tezgâhı kullanılmaktadır. Bükme işlemi pamuğun iplik haline gelmesi için sarfedilen emeği ifade etmektedir. Bu işlemde kullanılan başlıca araçlar ise iğ, kirman ve çıkırcıdır. Bunlardan iğ, pamuğun iplik haline getirilmesi için el yardımıyla döndürülerek kullanılan mekanik bir araçtır. İki kısımdan oluşmakta olup birinci kısım ipliğin sarılı olduğu ucu çengelli gövde iken ikinci kısım ağırlık veren gövdeye geçirilmiş yuvarlak bir tahta parçasıdır. İği kullanmak için önce elde tutulan pamuk, parmaklar yardımıyla uzatılır ve bükülür. Elde edilen iplik, iğ gövdesine sarılarak çengelden geçirilip aşağıya sarkıtılırken hızla döndürülür. Bu hareketin tekrar edilmesiyle avuçta tutulan pamuk demeti iplik haline getirilmiş olur. Diğer bir bükme aracı olan kirman, dokuma ham maddesinin bükme işleminde kullanılan araçlardan birisidir. Halk arasında eğirtmeç olarak da bilinmektedir. İğdeki yuvarlak tahta yerine, çapraz olarak birbirine geçirilmiş iki tahtadan ve bir çengelli eksenden ibarettir. Çıkırcı ise pamuğu eğirmek için kullanılan bir araçtır. MS 500 yıllarında Hindistan'da keşfedilmiş ve oradan Avrupa'ya taşınmıştır. Çıkırcığın üzerinde iğ bulunmakta ve bu iğ dönmesi el ve ayakla yardımıyla sağlanmaktadır. Zaman içinde çıkırcı, sadece el yardımıyla kullanılan iğ yerini almıştır¹⁸⁴.

Bez elde etmede diğer bir işlem olan dokuma işleminde kullanılan tezgâhı oluşturan parçalar ise kirkit, makas ve bıçaktır. Kirkit, tahta saplı, tarak şeklinde demirden yapılmış bir araçtır. Dokumalarda atkı ipliğinin ve ilmeklerin sıkıştırılması amacıyla kullanılmaktadır. Kirkitler, halıda çözümlü ipliklerin arasına kolaylıkla girebilecek aralıkta yan yana dizilmiş dişleri bulunan tarak görünümündedir. Tarak görünümündeki kirkitlerin dişlerini çözümlü iplikleri arasına sokup kolaylıkla aşağı yukarı hareket ettirebilmeyi sağlamak için sap kısmı bulunmaktadır. Bu alete bazı yörelerde tokuç adı da verilmektedir. Bıçak ve makas ise elde edilen bez ya da kilimin iplik saçaklarını keserek ona düz bir görünüm kazandırmak amacıyla kullanılmaktadır¹⁸⁵.

Bez üretiminin daha çok kasaba ve köylerde yaşayan üreticiler tarafından gerçekleştirildiğini kabul etmek mantıklı olacaktır. Çünkü 19. yüzyıl boyunca bile ülke nüfusunun %80'nin kırsal alanlarda yaşadığı kabul edilirse 18. yüzyılda gerçekleşen dokuma üretiminin çok büyük bir bölümünün kırsal alanlarda gerçekleştiği buna karşılık şehirlerdeki esnaf tarafından yapılan üretimin oldukça düşük hacimli kaldığı anlaşılmaktadır. Bazı yazarlar, özellikle pamuk ve yünün köylü kadınlar tarafından pazardan aldıktan sonra iplik haline getirildiği ve daha sonra ise hemen hemen her köy evinde bulunan el tezgâhlarında kumaş haline getirildiği düşüncesindedir¹⁸⁶.

Buna göre pamuk, beze dönüşmeden önce şu aşamalardan geçmekteydi:

1. Ham Kontrol

Pamuğun yabancı maddelerden arındırılması işlemidir. Pamuk lifindeki yağ, mum, pektin gibi yabancı maddeler, pamuğun görünümünü hafif sarımtırak yapmakla kalmayıp aynı zamanda onun işlevselliğine zarar vermektedir. Normalde pamuktan beklenen rüzgârı itmesi değil onu çekip içine hapsetmesidir. Bu yüzden pamuktan yapılacak bezin, rüzgârı içine hapsetme özelliğinin artırılması için yağ, mum ve pektin gibi yabancı maddelerden arındırılması gerekmektedir¹⁸⁷. Tarımda makineleşme olgusundan bahsedilemeyen 18. yüzyılda bu iş el yardımıyla yapılmaktaydı.

¹⁸³ Feridun Emecen, "Cüllah", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 8, TDV İslam Araştırma Merkezi, İstanbul, 1993, s. 84.

¹⁸⁴ Salime Atmaca, *Sivas'ta Dokumacılık*, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat, 2018, s. 17-18.

¹⁸⁵ Atmaca, *age.*, s. 20.

¹⁸⁶ Tabakoğlu, *age.*, s. 325.

¹⁸⁷ Hüsrem Çelik, *Eski Çağ'da Anadolu'da Dokuma (MÖ 1974-1719)*, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli, 2014, s.19.

2. İp Eğirme

Pamuğun ipe dönüşmesi işlemidir. Pamuk ham halde üreticisinden ya da pamuk tüccarından satın alınarak balyalar halinde paketlenmekte daha sonra ise bez imalathanesine taşınıp ve burada kullanım için istiflenmektedir. Daha sonra ise buradan geniş bir alana çıkarılan pamuklar balyalarından açılmakta ve el yardımıyla birbirinden ayrılarak gevşetilmektedir. Daha sonra ise iğ ya da kirman adı verilen ve başında demirden yuvarlak bir silindir bulunan ve döndürüldükçe pamuğu ipe dönüştüren bir araç devreye girmektedir ki bunu daha çok kadın, büyük anne ve nine gibi ailenin bayan bireyleri yapmaktadır¹⁸⁸. Evliya Çelebi kendi döneminde yaşayan İstanbul esnafını anlatırken hallaçlardan da bahsetmekte ve onların yay ve tokmak yardımıyla pamukları incelttiğinden bahsetmektedir¹⁸⁹.

3. Haşıl Sökme

Haşıl genel olarak bir sıvının ismidir. Çözümlenmiş ipliklerinin haşıl olarak isimlendirilen bir sıvının içinden geçirilmesi işlemine haşıl sökme denmektedir. Bu sıvı, dokunan bez ya da ipliğe fiziksel müdahalelere ve iklim koşullarına karşı dayanıklılık kazandırmaktadır. Dokumaya hazırlık aşamasında elde edilen çözgü iplikleri, dokuma esnasında meydana gelen sürtünmelere karşı dayanıklı olsun diye haşıl maddeleri ile haşıl lanmaktadır. Çoğunlukla nişasta ve yumurta akı kullanılarak yapılan bu haşıl sıvısı, dokunacak bezin ipliklerinin mekanik hareketlere karşı daha çok dayanması ve kimyasal özelliklerini koruması amacıyla hazırlanmaktadır. Haşıl lanmış iplik bir yandan istenen kalitede bir dokuma yapmayı mümkün kılmakta ve diğer yandan da dokuma yapılan tezgâhlardan yüksek ölçekli bir verim almanın yolunu açmaktadır. Kumaşların dokunması sırasında çözgü iplerini belli bir dereceye kadar koruyabilmek ve çözgü kopmalarını azaltmak için haşıl işlemi yapmak gereklidir. Haşıl işlemi için kullanılan en yaygın maddeler ise doğal nişasta ile yumurta akıdır. Haşıl sürme işlemi sonrası iplik ağarmaktadır¹⁹⁰.

4. Bez Dokuma

Pamuk ipliğinin beze dönüşme işlemidir. Tezgâh olarak tabir edilen, genelde ahşaptan mamul, kırkıt ya da tarak, bıçak ve makastan oluşan bu araç, pamuk ipliğini insan gücünün yardımıyla beze çevirmektedir. Bu araç, tekstil faaliyetlerinde dokuma tezgâhı olarak isimlendirilmektedir. Ülkemizde genel olarak bir adet el dokuma tezgâhını oluşturan parçalar şunlardır: çözgü levendi, bez silindiri, tarak, tefe, çimbar mili, mekik, masura, vuruş kolu, desen tahtası ve kasadır. Dokumanın üç temel mekanizması, ağızlık açma, atkı atma ve tefe vurma mekanizmasıdır. Dokunacak kumaşın örgüsüne uygun olarak bir atkı atıldığı zaman bu atkının üzerinde bulunması gereken çözgüler, "gücü" adı verilen yardımcı parçalar vasıtasıyla yukarı kaldırılmaktadır. Böylece mekiğin arasından geçeceği ağızlık adı verilen bir açıklık meydana gelmekte ve her atkı için bu boşluk yeniden oluşturulmaktaydı¹⁹¹.

Dikey biçimde gerilen ipliklerin arasına, mekik yardımıyla enine yeni iplikler atılmakta daha sonra ise bez dokuyucusu ahşaptan mamul tarakla bunların üzerinden geçmekte böylece iplerin iyice birbirine geçmesini sağlamaktadır. İplerin sık atılması ve iyice birbirine girmesi kaliteli ürüne işaret etmektedir. Çünkü ipliklerin tarakla birbirine iyice geçirilmediği ya da dikey ve yatay ipliklerin eksik olduğu yelken bezleri rüzgârı içinde yeterince tutamayıp kendisinden beklenen faydayı sağlayamamaktaydı.

¹⁸⁸ Atmaca, *age.*, s. 13.

¹⁸⁹ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Yücel Dağlı - Seyit Ali Kahraman, IV. Kitap, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2000, s. 69.

¹⁹⁰ Ekrem Hayri Peker, *Tekstil El Kitabı*, TETSİAD Yayınları-2, İstanbul, Tarihsiz Baskı, s. 94.

¹⁹¹ İrfan Sezgin, *Buldan Bezi ve Geleneksel El Dokumacılığı*, Güney Ege Kalkınma Ajansı (GEKA) Yayınları, Tarihsiz Baskı, Denizli, s. 8.

2.7. Yelken Bezinin Ana Ham Maddesi Pamuk

Osmanlı kaynaklarında pamuk “*penbe*” olarak geçer ve pamuklu dokumalar içinde en çok adı geçenler bogasi, kirpas, alaca, bez, mendil, dimi, yemeni, basma ve yazmadır¹⁹². Osmanlı Devleti’nde pamuk, mukata şeklinde bir üretim örgütlenmesi neticesinde üretilmekte ve tüketim için pazara sunulmaktadır. Pazara sunulan pamuk ise üreticiler eliyle beze dönüşerek yelken bezi halini almaktadır. Pamuğun yetiştirildiği farklı yerler, farklı vergi oranları ve pazara ulaşmasına kadar karşılaştığı çeşitli sorunlar bulunmaktadır.

2.7.1. Genel Olarak Pamuk Bitkisi

Pamuk, dünyada eskiden beri giyim, halı, mefruşat ve yelken ipliği üretmek için kullanılan ham maddelerden birisidir. Anavatanı ise Hindistan olup MÖ 3000 yılına ait Hint mezarlarında pamuklu malzemelere rastlanmıştır. MS 800 yıllarında Hindistan’dan Japonya ve Çin’e geçen pamuk, 13. yüzyılda Marco Polo tarafından Avrupa’ya getirilmiştir¹⁹³. Orta Çağ Avrupası’nda halk pamuklu ürünler giyerken soylular yünlü ürünleri tercih etmekteydi. Yünlü ürünler lüks tüketim malzemesi kapsamına girmektedir. Pamuğun halk tarafından tercih edilmesinin nedeni ucuz, bol, yaygın ve kullanışlı olmasıdır.

Osmanlı Devleti’nin hâkim olduğu topraklar iklim olarak pamuk yetiştirmeye uygundu. Bu yüzden Batı Anadolu, Kıbrıs, Adalar Denizi ve Balkanlarda pamuk yetiştirilen alanlar bulunmaktaydı. Yetiştirilen pamuk Osmanlı öncesi toplumlardan miras kalan üretim biçimleriyle birleşince pamuktan mamul birçok ürün gümlük yaşamda kendine yer bulmuştur. Bu ürünlerin başında kirpas, alaca, Yemeni, bogasi, tülbent ve mendil gibi kumaşlar gelmekteydi. Bu kumaşların bir kısmı halk tarafından bireysel tüketim için kullanılmaktayken bir kısmı ise iç ve dış piyasalara arz edilmekteydi. Pamuk merkezli olmak üzere üretici ve tüccarın kâr elde ettiği devletin ise bu ticaretten vergi geliri kazandığı bir ekonomik sistem oluşmuştur.

Pamuk, Osmanlı Devleti’nde istihdam sağlayan, devletin vergi gelirini artıran, ticarete konu olan, pazarlama ağlarına sahip ve dış ticarete büyük bir yere sahip olan önemli ticari üründür. Üreticiden tüketiciye pazarlama ve dağıtım teknikleriyle kendi millî ve uluslararası ilişkiler ağını var etmiş bir tüketim maddesidir. Farklı desenler ve renkleriyle devletin elit zümrelerinin değil doğrudan halkın tercih ettiği bir üründür. Dahası devletin donanması için ihtiyaç duyulan yelken bezi de bu bitkinin bir ürünüdür. Pamuklu dokumaların ve pamuk-ipek karışımı kumaşların Osmanlı toplumunda, giyim-kuşam, ev döşeme ve gemi yelkenleri gibi çok geniş bir kullanım sahası vardır¹⁹⁴. Sarıklarda ve kadın başlıklarında kullanılan tül ve tülbent çeşitlerinden, şalvar, kaftan, iç çamaşırı, yorgan, mendil, hamam peştamalı ve havlular, yastıklar, duvar ve kapı perdeleri, hep pamuklu kumaşlardan yapılmaktadır. Anadolu’da pamuklu sanayide uzmanlaşmış belli bölgeler olup bu bölgeler iç talebi karşılamakta ve bir dereceye kadar da dış pazarlar için mesela kuzey ülkeleri ve Avrupa için üretim yapmaktaydı. Pamuğun işlendiği Osmanlı tekstil sanayi ürünleri, Avrupa ekonomisinin yüzyıllarca en önemli ithalat sektörünü oluşturmuştur. Özetle pamuklu sanayii, üretim ve ticaret boyutları ile yakın zamanlara kadar Türkiye ekonomisinin hububattan sonra en önemli sektörünü oluşturmakta, istihdam, pazar ve üretimde önemli bir yer tutmakta idi. Pamuklu üretim ve ticaretinde uzun vâdede yaşanan bazı değişikliklerin imparatorluk ekonomisindeki bazı yapısal değişimlere neden olduğu ileri sürülebilir¹⁹⁵.

¹⁹² Hülya Tezcan, “Osmanlı Dokumacılığı”, *Türkler*, C 12. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 404.

¹⁹³ İnci Başer, *Elyaf Bilgisi*, Marmara Üniversitesi Yayın No: 524, İstanbul, 1992, s. 37.

¹⁹⁴ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi Üzerinde Arşiv Çalışmaları, İncelemeler*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 10.

¹⁹⁵ İnalçık, *age.* , s.11.

2.7.2. Pamuk İpliğinin Osmanlı Devleti'nde Kullanım Sahası

Yelken bezinin en yaygın ana ham maddesi pamuktur. Pamuklu bezin küçük gözenekli oluşu ve ipliğinin sıkı dokunmaya müsait bulunması, onun rüzgârı içinde daha iyi tutan bir madde haline gelmesini sağlamaktaydı. Oysa pamuk gibi dokumacılıkta kullanılan yün ise büyük gözenekli oluşu yanında sıkı dokunmaya müsait olmadığı gibi ekonomik de değildir. Üstelik bu malzemenin hayvansal kökenli olması nedeniyle elde edilip işlenmesi pamuğa göre daha pahalıdır. Hayvansal yünlerden gündelik yaşamda kilim, örtü, kuşak, kolan, halat vs. dokunmasına rağmen yelken bezi dokunduğuna dair bir kayda, bu çalışma bağlamında ulaşılamamıştır. Pamuk ipliği, bez ve yelken bezi talep edilen yerlerin hayvancılıktan ziyade tarıma elverişli yerler olması, yelken bezi üretimini artırmak için çobanlara yönelik bir hükme tesadüf edilemeyeşi yelken bezinin daha çok pamuktan imal edildiği hipotezini güçlendirmektedir.

Pamuktan öncelikli olarak pamuk ipliği elde edilmekteydi. Pamuk ipliği Osmanlı Devleti'nde en fazla Batı Anadolu'da bulunan Aydın, Soma, Karaağaç, Tirkemiş ve Manisa kazalarıyla bugünkü Trakya'da bulunan Gelibolu, Eceabad, Şarköy, Sirem¹⁹⁶, Dimetoka, Tekirdağ (Rodosçuk), Malkara ve Hayrabolu havalisinden elde edilmekteydi¹⁹⁷. Pamuk ipliğinin eriş ve argaç olarak isimlendirilen iki farklı türü, yelken bezi imalatında sıkça kullanılmaktaydı. Bez dokunurken dikey yönde atılan iplikler erişlik olarak isimlendirilirken, yatay yönde atılanlar argaçlık olarak isimlendirilmekteydi. Erişlik iplikler için Geyve ve Güzelhisar iplikleri çokça tutulmaktaydı¹⁹⁸. Güzelhisar ipliklerinin argaçlık için de kullanıldığını gösteren kayıtlar vardır¹⁹⁹.

Pamuk ipliği, yelken bezi imalatının dışında kalelerde topların ateşlenmesinde de kullanılmaktaydı. Bu özelliği nedeniyle pamuk ipliği, kale kumandanlarının barutla beraber talep ettiği askeri önemi haiz bir malzemeydi. Sefer ihtimali belirdiğinde, kalelere takviye amaçlı olarak İstanbul'dan bu malzeme gönderilmekteydi. Bu meyanda doğudaki düşman İran'a karşı Şirvan muhafazasında olan Vezir Hasan Paşa'dan tahkimatını güçlendirmek için Revan Kalesi'ne dört yüz kantar barut ile yeterli miktarda pamuk ipliği gönderilmesi emredilmiştir²⁰⁰. Öyle anlaşılmaktadır ki toplardaki barutu ateşlemek için ve lağımları patlatmak amacıyla Osmanlı kalelerinde pamuk ipliği yaygın olarak kullanılmaktaydı. 15 Mart 1572 gibi eski bir tarihte bile Dukakin beyine gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla, Dukakin sancak beyi tarafından barut, pamuk ipliği, kurşun, demirci, neccar ve mehtere ihtiyaç duyulması üzerine kendisine bu malzemeleri sancakta bulunan yerlerden tedarik etmesi emredilmiştir²⁰¹.

Pamuk ve onun ürünü olan pamuk ipliği, bir sanayi ürünü olmasının yanında aynı zamanda çadırların inşasında da kullanılan askeri nitelikli bir üründür. Gündelik yaşamda pamuk ipliğinden mamul gömlek, fistan, yaşmak, cübbe, perde vs. eşyaların yaygınlığı yanında Osmanlı ordusunda gerek ordu çadırlarının meydana getirilmesinde

¹⁹⁶ COA.MAD.d. No: 4923, s. 131.

¹⁹⁷ Mühimmat-ı Cebe nazırı, Seyyid Mehmet Emin tarafından Gelibolu Kazası'ndan her sene bin vukiyye pamuk ipliğinin satın alınıp İstanbul'a gönderilmesi hakkında ferman çıkarılması istenmiştir. Çıkarılan fermanın bir sureti Malkara, Hayrabolu, Şarköy, Eceabad, Dimetoka ve Rusçuk kazalarının kadılarına gönderilmiştir. (bk. COA.C.AS.394:16249: 4.)

¹⁹⁸ COA.MAD.d. No: 2756, s. 53.

¹⁹⁹ Eski tersane gözlerinde inşa edilmiş bulunan kârhanede, donanma kalyonları için gerekli olan yelken bezlerini dokutmak için kırk adet tezgâh yaptırılıp her bir topu biner dirhem ağırlığında yelken bezi imal edilmek için 1713/1714 tarihinde el-Hac Mehmet Efendi ustabaşı olarak tayin edilmiştir. El-Hac Mehmet Efendi'nin burası için satın aldığı ipliklerin arasında Geyve ipliği yanında Güzelhisar ipliği de bulunmaktaydı. (bk. COA.MAD.d. No: 2756, s. 53.)

²⁰⁰ COA.A.DVNS.MHM.d. No:74, s. 58.

²⁰¹ Dukakin sancak beyi, bahse konu malzemeleri yeni feth olunmuş bir kalenin tahkimi için talep etmiştir. Padişah bu kalenin cebhanesinin durumunu sormuş, zahire ve benzeri mühimmatların sancak içindeki kazalardan temin olunmasını buna karşılık neccar gibi ustaların ise yine sancak içerisindeki gediklerden karşılanmasını emretmiştir. Bu durum taşrada ortaya çıkan ve taşradan karşılanması mümkün olan ihtiyaçların yine taşradan karşılanması yolundaki devlet anlayışını yansıtmaktadır. (bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No: 18, s. 44.)

gerek yelken bezi üretiminde gerek barut imalatında ve gerekse de Mehterhâne-i Amire'de bu ürün geniş bir kullanım alanına sahiptir. 6 Haziran 1790'da Aydın muhassılı Hasan Paşa'ya Mehterhâne-i Âmire'de inşası ferman olunan liva-i şerif ve serasker takımlarının oluşturulmasında kullanılmak üzere yirmi bin top beyaz Anadolu bezi ile sekiz bin vukıyye (10,256 kg) pamuk ipliğini satın alarak İstanbul'a göndermesi emredilmiştir²⁰².

2.7.3. Pamuk İpliği Temini

Pamuk ipliğinin temini, birbiriyle hiyerarşik olarak ilişki halindeki görevlilerden oluşan ve iyi işleyen bir organizasyonun konusuydu. Bu organizasyonda görev alan kişilerin rol ve sorumlulukları ayrıntılı biçimde padişah tarafından fermanlarla tayin edilmiştir. Organizasyonun verimli ve etkili çalışması için donanma tarafından ihtiyaç duyulan pamuk ipliği miktarının, mühimmat nazırı tarafından yazılı olarak padişaha bildirilmesi gerekmektedir. Bu bildirim üzerine pamuk ipliğini satın alma işi, mali gücü iyi olan bir kişiye ihale edilmekteydi. Onun görevi Tersane-i Amire içerisinde bulunan Bezhanenin ihtiyaç duymuş olduğu ipliği belli bir meblağ üzerinden üreticiden satın alarak Tersane-i Amire'ye teslim etmektir. İhaleyi alan bu kişi, kendisine ihale edilen işi gerçekleştiremediği takdirde kendisine ödenen meblağın devletçe geri alınacağını garanti etmek için bir sarrafi kefil göstermek zorundaydı. Bu sarraflar genelde Yahudi ya da Hristiyan olan gayrimüslimlerden oluşmaktaydı. İplikçi başı olarak isimlendirilebilecek bu kişi tarafından satın alınan iplik, vaktiyle İstanbul'a eksiksiz olarak gönderilmez, bakaya kalır ya da gönderilen ipliği uygunsuz olursa icap eden masrafı devlet tarafından kefil olan sarraftan tahsil olunmaktaydı. Pamuk ipliği satın alacak kişinin bilgileri gideceği yerde görev yapan kadı, naib, voyvoda, dizdar, yeniçeri serdarları ve iş erlerine yazıyla bildirilir ve onlara hitaben bu kişiye yardımcı olmaları emredilirdi. Toplanacak ipliğin gayet kaliteli, düzgün ve güzel olması, zamanında bu malzemelerin İstanbul'a ulaştırılarak buradaki çadır ambarlarına, Bezhaneye veya Tersane-i Amire'ye teslim edilmesi son derece önemliydi²⁰³.

Pamuğun ya da pamuk ipliğinin ülke içinde nakliyatı yapılırken resmi vergisinin ilgili kişilerce ödenmesi gereklidir. Bunu ise bu ürünlerin alım satımını yapan yerli ve yabancı tüccarlar ödemekte olup miktarı dönemlere ve şehirlere göre değişmekteydi. Bu meyanda 17 Ekim 1772'de Gelibolu İskeleyi'nden Mora Yarımadası'na kadar olan sahil ile Akdeniz'deki bütün iskelelerde alım satımı yapılan pamuğun her bir vukıyyesi için bir akçe vergi ödenmekteyken, pamuk ipliğinin her bir vukıyyesi içinse iki akçe vergi ödenmekteydi. Belirtilen tarihte bu vergi, Darphane-i Amire tarafından işletilen Selanik Duhan Gümrüğü emini olan Osman Ağa tarafından tahsil edilmiştir. Vergi tahsil edildikten sonra sahibine vergiyi tahsil eden eminler tarafından mühürlü bir tezkire verilmekteydi. Bu tezkire tüccarın mükerrer vergi ödemesinin önüne geçtiği gibi malını istediği iskeleye hiçbir engellemeyle karşılaşmadan serbestçe taşınmasını da sağlamaktaydı²⁰⁴.

2.7.4. Pamuk Mukataası

Mukataa, sözlük anlamı olarak “kesmek” mânasındaki Arapça “kat” kökünden türemiş olup, “kesişmek” “birbirinden kesilmek” demektir²⁰⁵. Tarihi kökleri Abbâsîler'e kadar gitmekle birlikte Anadolu Selçuklu Devleti'nin son zamanlarında ve özellikle İlhanlılar döneminde yaygınlaşmış ve görünen şekliyle vergilerin belirli bir ücret karşılığında iltizama verilmesi anlamında kullanılmıştır. Mukâtaa sözcüğünün Osmanlı dönemine ait gerek telif eserlerde ve gerekse resmi belgelerde tek bir anlamdan ziyade

²⁰² COA.AE.SSLM.III.332:19265:1.

²⁰³ COA.C.AS.394:16249:1.

²⁰⁴ Gelibolu İskeleyi'nden Mora Yarımadası'na varıncaya kadar Adalar Denizi sahilinde bulunan iskelelerde alınıp satılan pamuk ve pamuk ipliğinin tahsili 1772/1773 yılında Darbhane- Amire'ye bırakılmıştır. Darbhane-i Amire tarafından, bu iş için Selanik Gümrük Emini Osman Ağa görevlendirildiğinde ona buralarda yapılan pamuk ve pamuk ipliği ticareti için kanuni vergileri tahsil ettikten sonra tüccarlara mühürlü tezkire vermesi emredilmiştir. (bk.COA.C.DRB.27 1349:1.)

²⁰⁵ Pakalın, *age.*, C II., s. 578.

birden fazla anlamda kullanıldığı görülmektedir. Mukâtaa, “iltizam”, “kesim”, “maktu” ve “maktua” kavramlarını içerdiği gibi “icare/bedel”, “mali birim”, “yöntem”, “götürü” ve “sözleşme” anlamlarında da kullanılmıştır²⁰⁶. Mukataa kavramı, devlete ait bir kısım vergilerin bir bedel karşılığında iltizama verilmesi şeklinde daha geniş bir şekilde de tanımlanabilir. Mukataalar, Osmanlılar zamanında mukataat-ı miriye ve malikâne olarak ikiye ayrılmaktaydı. Mukataat-ı miriye seneden seneye iltizama, malikâne ise hayat boyu şartıyla ilgili kişilere verilmekteydi. Miri mukataaların da pirinç, balık, tuz, maden gibi türleri bulunmaktaydı²⁰⁷.

Osmanlılar mukataa kavramı ile kendilerinden önceki Selçuklular ve İlhanlılarda olduğu gibi devlete ait bir kısım vergilerin iltizama verilmesini kastetmişlerdir. Osmanlı Devleti'nde bu kavram gerek 17. yüzyılda ve gerekse de 18. yüzyılda toprak yönetimi ve maliye teşkilatında sıkça kullanılan bir kavramdır. Mukataa usulü, devletin değişen ihtiyaçları ve öncelikleri karşısında gelir kaynaklarını işletmek için başvurmuş olduğu bir yoldur. En genel tanımla mukataa, devlete ait bir gelirin bir bedel karşılığında kiralanmasıdır²⁰⁸.

Mukâtaalar, Osmanlı bütçelerinde yer alan en önemli gelir kaynaklarından birisidir. Kara ve deniz gümrükleri, darphaneler, madenler ve şaphaneler mukataa usulüyle işletilmekteydi. Bu şekilde kendisine sıkça başvuru mukataalar, çok yönlü bir işlevselliği içinde barındırmaktaydı. Bu meyanda mukâtaa gelirleri çoğunlukla devlete ait olmakla birlikte, vâkıflara tahsis edilen, ulufe karşılığı olan, ocaklık olarak verilebilen veya has olarak tahsis edilebilen mukâtaalar da vardır. Devlet uygun gördüğü her türlü tarımsal, ticari ve sınaî işletmeyi mukâtaa haline getirip bunlardan payına düşen geliri çoğunlukla özel teşebbüs eliyle tahsil edebilmekteydi. Klasik dönem Osmanlı bütçeleri incelendiğinde mukâtaa gelirlerinde ve bunların toplam bütçe gelirlerine oranlarında büyük dalgalanmalar olduğu görülmüştür. Mukataa gelirlerinin ağnam gelirleri hariç, genel bütçe içerisindeki payı % 24–37 arasında değişmiştir²⁰⁹.

Osmanlı Devleti sınırları içinde mukâtaa sayısı binleri aşmaktaydı. Mekân itibariyle köy ve mezra gibi çok dar alanda olan mukâtaalar bulunduğu gibi birkaç eyaleti içine alacak genişlikte olan mukâtaalar da bulunmaktaydı. Mekân itibariyle geniş alanları kapsayan mukâtaalar genellikle az unsurlu iken, sancak ve kaza gibi orta dereceli mekânları kapsayan mukâtaalar çok unsurlu birimlerden oluşmaktaydı. Bu nedenden dolayı ki, devlet içindeki bütün mukâtaaları kapsayacak tek bir örgütlenme modelinden söz etmek mümkün değildir²¹⁰.

Mukataaların içerdiği vergi unsurlarının çeşitliliğiyle kapsadığı mekânın genişliği arasında genellikle ters orantı bulunmaktaydı. Yani mukataanın içerdiği vergilerin çeşidi arttıkça kapsadığı mekânın sınırı daralmakta, buna karşılık tek bir vergi unsuru içeren mukataanın mekân olarak sınırı o ölçüde genişlemektedir. Pamuk mukataası devlet genelinde, tek vergi unsurunu barındıran bir mukataa olup bölge bölge örgütlenmiş bir yapıya sahiptir. Bu mukataa içerisinde yer alan damga resmi ve pamuk vergisi gibi vergileri toplama yetkisi farklı bölgeler itibarıyla farklı kimselere verilmiştir. İhale ile mukataaya verilen aslında tüm ülkenin pamuk vergisi mukataası değil bu mukataanın ekleri olan yerlerdir²¹¹. Pamuk mukataasına dâhil yerler arasında ise Siroz, Selanik, Taraklı, Mudurnu, Halep, Azez, İdlib, Kilis, İzmir, Çine, Emed, Karpuzlu, Tavşanlı, Alaşehir, İnegöl, Karağaç, Soma, Akhisar, Yenipazar, Kütahya, Balıkesir gibi şehirler bulunmaktaydı²¹².

Pamuk rüsumatı, pamuk ticaretinden alınan vergileri ifade etmekte olup mukataa şeklinde örgütlenmekte ve Darphane-i Amire tarafından idare edilmekteydi. Gelibolu ve

²⁰⁶ Harun Şahin, "XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Mukâtaa Sisteminde Yönetim Ve Örgütlenme", *The Journal of Academic Social Science Studies*, Volume 6, Issue 6, June 2013, s. 1022.

²⁰⁷ Mehmet Genç, "Mukataa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 31. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2006, s. 129

²⁰⁸ Pakalın, *age.* , C II. , s. 580.

²⁰⁹ Şahin, *age.* , s. 1024.

²¹⁰ Şahin, *age.* , s. 1025.

²¹¹ Genç, *agm.* , s. 129.

²¹² COA.C.ML.393:16075:1.

tevbii mukataası, Nefs-i İstanbul, İzmir ve Siroz tarafları, Sayda ve Beyrut sancakları²¹³, Rusçuk²¹⁴, Merzifon ve Turgutlu kazaları ise 18. yüzyılın sonlarında Darbhane-i Amire yerine İrad-ı Cedid hazinesi tarafından idare edilmekteydi²¹⁵.

Bir bölgede üretilen pamuk ve pamuk ipliği vergisinin tahsiliyle ilgili olarak ihaleyi alan kişinin asıl muhatabı Darphane-i Amire ya da İrad-ı Cedid gibi mukataayı idare eden kurumlardır. İhaleyi alan kişiler, bu kurumlara başvuruda bulunarak verginin tahsili için emr-i şerif yazılmasını talep edebilmekteydiler. Usul gereğince Bu meyanda Darphane-i Amire nazırı tarafından, gelen başvuru üzerine merkezi yönetimden emr-i şerif yazılması inha edilmekte ve bu inha üzerine istenen ferman ilgili kişiye gönderilmekteydi²¹⁶. Pamuk mukataası için kendisine ferman gönderilen tek kişi bu mukataayı alan kişi değildir. Pamuk ve pamuk ipliği vergisinin tahsili için görevlinin vergi toplayacağı kazanın naibine de bu verginin tahsili için emr-i şerif gönderilmekteydi. Bu ferman gereğince mukataanın kapsamına giren kazalardaki yerel kamu otoriteleri verginin tahsilinde mukataa sahibine kolaylık göstermek ve ona yardımcı olmakla mükellefler²¹⁷.

Senede bir defa alınan pamuk vergisi, mart ayı başından şubat ayı sonuna kadar olan bir yıllık süre için devlete ödenmekteydi. Bu vergiyi toplama yetkisi sadece iltizam yoluyla değil emanet usulüyle de özel şahıslara bırakılmaktaydı²¹⁸. İhale sonucunda ihaleyi alan kişiye, ferman ile başmuhasebeden imzalı ve mühürlü bir defter gönderilmekte, bu defterde tahsil edilecek verginin miktarı ile mükelleflerin yer ve isimleri birlikte gösterilmekteydi²¹⁹. Ancak mukataayı alan kişinin bizzat ve şahsen kendisinin bu işi yapmasını emreden bir düzenleme yoktur. Zira mukataa sahibi bu yetkiyi aldıktan sonra bu hakkını bir alt müteahhide devredebilmekte ya da işleri bizzat yerinde takip etmek yerine kendine vekil olarak birisini tayin edip mukataa işlemlerini takip etmesi için görevlendirebilmekteydi. Ayrıca mukataayı alan kimse dilediği yerde değil vergi gelirini en iyi tahsil edebileceği yerde ikamet etmesi en arzu edilen durumdur. 1792/1793'te Hâcegân-ı Divan-ı Hümâyün'dan İbrahim Ağa, kendisine ihale edilen Rumeli ve tevbii yerleşimlerinin pamuk vergilerinin tahsili işini Osman Ağa'ya ihale etmiştir. Rumeli ve havalisinde üretilmiş olan pamuk ve pamuk ipliği gibi ürünler, çoğunlukla kara yoluyla Selanik tarafından geçtiği için Osman Ağa'nın Selanik Gümrüğü'nde ikamet etmesi gerekmiştir²²⁰.

Pamuk eminleri pamuk vergilerinin tahsilinde önemli bir işleve sahiptir. Çünkü mukataa sahibi ya da onun alt müteahhidi olan kişi, doğrudan pamuk üreticileriyle muhatap olmak yerine güvenilir kimselerden birisini pamuk emini olarak atamayı tercih etmekteydi. Tüccar ve üreticiyle doğrudan muhtap olan pamuk eminlerinin bu süreçte

²¹³ COA.C.ML.479:19506:3.

²¹⁴ COA.C.ML.16:712:1.

²¹⁵ COA.C.ML.364:14926:3.

²¹⁶ Darbhane-i Amire nazırı es-Seyyid İbrahim Hâdim tarafından İstanbul'a yazılan bir yazıda, Sivas Valisi es-Seyyid Mehmet Galip Paşa adına bir emr-i şerif yazılması istenmiştir. Bu yazıya göre Darbhane-i Amire tarafından zapt ve idare olunan Amasya Sancağı'nda bulunan Amasya, Adapazarı, Havza, Lâdik, Gemerekabad, Zeytun, Merzifon ve Merzifonâbâd kazalarındaki pazar yerlerinde alınıp satılan pamuk, pamuk ipliği ve kozalı pamuğun vergilerini toplama işi es-Seyyid Mehmet Galip Paşa tarafından iltizam usulüyle üstlenilmiştir. İlgili Darbhane-i Amire nazırı, vergilerin tahsili konusunda Mehmet Galip Paşa'nın yetkili ve görevli olduğu hususunun, bölgedeki görevlilere yazılı olarak bildirilmesini istemekteydi. (bk. COA.C.ML.479:19506:3.)

²¹⁷ Zağra-i Atik Kazası naibine, vergi toplama işinde görev alan âyana yardımcı olması için bir emr-i şerif gönderilmiştir. Buna göre Zağra-i Atik Kazası'nın pamuk vergilerini toplama yetkisi Zağra âyanı el-Hac Mehmet tarafından iltizam usulüyle üstlenilmiştir. Kaza naibine bu hususun bildirilmesinin nedeni ise adı geçen el-Hac Mehmet'e pamuk vergilerinin tahsili sırasında naibin yardım etmesini sağlamaktır. (bk. COA.C.ML.16:712:1.)

²¹⁸ Halep, İskenderun, Azez, Kilis ve İdlîb kazalarında alınıp satılan iplik, pamuk ipliği ve kozalı pamuğa ait ve oranları kanunla belirlenmiş olan vergileri toplama yetkisi bir sene için emanet usulüyle Halep muhassılına verilmiştir. (bk. COA.AE.SMHD.II. 66:4752:2.)

²¹⁹ COA.MAD.d. , No. 1154, s. 34.

²²⁰ COA.C.ML.35:1572:1.

birçok görevleri bulunmaktaydı. Onların görevi mukataa koşullarına göre gerekli mali işleri takip etmek ve hukuk çerçevesinde pamuk vergilerini toplamaktır. Usul gereğince pamuk emini tahsil ettikleri verginin mükelleflerine bir aded eda tezkiresi vermekte onlar da bu tezkireye dayanarak pamuk ürünlerini bir iskeleden diğer bir iskeleye güvenle taşıyıp alım satımını yapabilmekteydiler. Bu tezkire olmadan Müslüman ya da gayrimüslim tüccarlar tarafından pamuk ve pamuk ipliği gibi malların ticareti yapılamayacağı²²¹ gibi kamu görevlilerince ikinci kez pamuk vergisi talep edilmemesi için de bu belge gerekliydi²²².

Aynı ürün üzerinden pamuk ve pamuk ipliği vergisi gibi iki ayrı verginin tahsil edilmesi zaman içinde pamuk, pamuk bezi ve pamuk ipliği alanında görev yapan mukataacı, vergi mükellefi, tahsil zamanı ve tahsil miktarı gibi birçok yeni sorunun ortaya çıkmasına yol açmıştır. Hamid Sancağı'ndaki Yalvaç Kazası'nda bulunan Kemen(?) Karyesi'nde ikamet eden dokumacı taifesi, Yalvaç kadısına başvurarak eski zamandan beri işledikleri boğasi ve astar bezlerinden damga resmi alınmakta iken damga mukataası emininin Aydın ve Saruhan sancaklarında yaptığı gibi ham pamuk ve keten bezlerinden de damga resmi talep etmesinden duydukları rahatsızlığı iletilmişlerdir²²³.

Pamuk mukataası vergilerinin tahsilinde kamu görevlilerinin yapmış oldukları yolsuzluklar ahali ve devlet katında uzun bir süre rahatsızlık konusu olmuştur. Pamuk emininin yerine atadığı naibler, bazen kanunda olmayan vergileri halktan talep etmekte bu ise yöre ahalisinin şikâyetlerine neden olmaktadır. Bu meyanda Çerkeş Kazası'nda bulunan dokumacı taifesi kadı huzuruna vararak öteden beri dokudukları pamuk bezinin her bir topundan ikişer akçe tamga resmi alınmakta iken tamga-i bez emini tarafından tayin edilen mültezim, tama'-ı hâmindan dolayı kullandıkları iplikten ayrıca bir vergi daha talep etmiştir. Bu durum 1783/1784'te İstanbul'a kadı tarafından arz edildiğinde Bursa mukataası defterlerine bakılmış ve pamuk ipliğinden vergi alma gibi bir şartın Çankırı mukataasında olmadığı görülmüştür²²⁴.

Pamuk mukataası statü olarak genelde üst düzey yöneticilere ihale edilmekteydi. 18. yüzyıldan sonra ise zayıflayan merkezi otoriteye paralel şekilde mahalli ayanlardan da bu mukataaya sıkça rastlanır olmuştur. Bunun sebebi bunlara duyulan güvenin dışında mukataayı almak için gerekli olan ihale bedeline bu kişilerin sahip olmasıdır. Bu istikamette padişahın kız kardeşi olan Şah Sultan'ın kethüdası İbrahim Ağa da böyle birisidir. Taraklı Kazası'nda ve sair beldelerde yetişen pamuk ile çekirdekli pamuğun her bir vukıyyesinden üç akçe verginin tahsili ile pamuk ipliği ve elvanın her bir vukıyyesinden altı akçe verginin ve kozalı pamuğun her bir vukıyyesinden bir akçe verginin tahsil edilmesi yetkisi kendisine verilmiştir²²⁵.

²²¹ Güzelhisar ve Kırkağaç kazalarında alım satımı yapılan pamuk ve pamuk ipliği gibi mallardan tahsil edilecek vergiler için el-Hac Ömer Efendi görevli olarak atandığında, kendisinden tezkiresiz olarak bu malların ticaretine izin vermemesi istenmiştir. Pamuk emini tarafından düzenlenecek tezkire olmadan müslüman ya da gayrimüslim hiçbir tüccar, pamuk ya da pamuk ipliği gibi malzemeleri bir yerden alıp başka bir yere nakledemeyecektir. (bk. COA.C.ML.582:23904:3.)

²²² Bayındır kadısı ve bayındır voyvodasına 1793/1794 yılında gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Bayındır Kazası'nın pamuk vergilerini toplama işi Seyyid İbrahim'e tevdi edilmiştir. Ancak Bayındır voyvodası elinde yed-i vahit emri olduğunu ileri sürerek adı geçen kişinin işini yapmasına engel olmuştur. Onlardan bu hale son vermeleri istenirken Seyyid İbrahim'e pamuk emininin tezkiresi olmadan pamuk ve pamuk ipliğinin alım satımına izin vermemesi ve bu tezkirenin pamuk sahiplerinin iki kere vergi vermemeleri için gerekli olduğu hatırlatılmıştır. (bk. COA.C.ML.622:25636:2.)

²²³ COA.AE.SAMD.III.114:11236:1.

²²⁴ Çerkeş Naibi Mustafa Arif tarafından Divan-ı Hümayun'a arz gönderilerek kaza içerisinde bulunan cülah taifesinin mahkemeye başvurarak üretmiş oldukları pamuk bezinin her bir vukıyyesinden ikişer akçe vergilerini ödedikleri ancak tamga-i kirpas emini tarafından görevlendirilen mültezim tarafından bunlardan pamuk bezi yanında pamuk ipliğinden de vergi talep edildiği bildirilmiştir. Bunun üzerine 1783/1784 yılında başmuhasebe defterleri incelenmiş ve buradaki esnaftan pamuk ipliği vergisinin talep edilmeyeceği görülmüştür. (bk. COA.C.ML.666:27259:1.)

²²⁵ COA.C.ML.265:10858:1.

Bazen pamuk vergisinin tahsil edileceği yerden beklenen vergi miktarı, bu verginin tahsili için yapılacak masrafları bile karşılayamayacak derecede düşük kaldığı zaman buraya pembe emini gönderilmek yerine buradan görevli pamuk emininin bulunduğu yere getirilen pamuk ve pamuk ipliğinden vergilerin tahsili cihetine gidilmektedir. Nitekim 20 Aralık 1792'de Andre Adası ile Şire, Sisam ve İstandil adalarının pamuk hasılatı, bu iş için görevlendirilecek pamuk emininin masraflarına bile karşılayamayacak derecede düşük kalınca, buraya pamuk emini gönderilmekten vazgeçilerek buralardan Sakız Adası'na getirilen pamuk ürünlerinden vergi tahsil edilmesi cihetine gidilmiştir²²⁶.

Devlet, iplik cinslerinin ve pamuklu bez gibi dokuma ürünlerinin devletçe damgalanması hususunu ahalinin zarar görmemesi açısından son derece önemsemekteydi. Çünkü damgalanmayan bu ürünler kayıt dışı kalarak kaçak ticarete konu olmakta, böylece kaçakçılar tarafından ödenen yüksek fiyatlar nedeniyle bu ürünlerin fiyatı yükselmekte ve üretici açısından bu ürünlerin üretim maliyeti ağırlaşmaktaydı. Bu durumda hem bu ürünleri üretenler, hem vergi kaybına uğrayan devlet hem de bu ürünlerden mamul tekstil ürünlerini kullanan insanlar mesnetsiz fiyat artışları karşısında zarar görmekteydiler. Devlet bu durumun önünü almak için çeşitli zamanlarda taşradaki kamu görevlilerine hitaben fermanlar göndermekteydi. Teke Sancağı mütesellimi ve Antalya kadısına 1772/1773'te gönderilen hükümde, Antalya'da üç yüzden fazla tezgâhta haftada bin top yelken ve bezden başka, türlü dokumalar imal edildiği halde damgalanmadığı ve bu durumdan halkın ve devletin zarar görmemesi için damgalanmaları gerektiği bildirilmiştir. Bu hükümde tedbir olarak bir top bez ve bir zira' ipliğın damgasız alım satımına ruhsat gösterilmeyerek damgalandıktan sonra Hazine-i Amire defterlerinde kayıtlı olduğu üzere elvan boğası ve beyaz bez ve dülbent ve destar ve alaca misali dokumaların her bir on zira'ından iki akçe ve peşkirin her bir tanesinden iki akçe damga vergisinin tahsil edilmesi emredilmiştir²²⁷.

Damga vergisini toplama işini üzerine alan kişiye damgacı denmekteydi. Damgacının görevi, vergisi tahsil edilmiş olan pamuk ve pamuklu ürünleri damgalamaktır. Damgacılık görevi genelde pamuk eminleri tarafından ifa edilmekte olup pamuk vergisinin tahsilinden sonra pamuk ürünleri pamuk emini tarafından damgalanmakta ve ardından bu hizmet için ilgili kişiden damga vergisi tahsil edilmektedir²²⁸. Damgacılar, damgacılık hizmetinin uhdesinden gelmeye gücü olan kişilerden ve belli bir günlük ücret üzerinden atanmaktaydı. Bu görevliler, ürünleri tartarak ağırlık ve kalite olarak yasanın belirlediği ölçülere sahip olup olmadıklarını denetlemekle görevliydi. Usul olarak damgacılık yapacak kişilerin damgacı olarak atandıklarına dair bir berat-ı âlişan çıkarılır, buna göre kişinin adı damga vergisinin toplanacağı kazadaki kadı siciline ve diğer devlet kalemlerine kaydedilirdi. Osman Efendi isminde bir şahıs Ezine Kazası için 21 Haziran 1725'te, günlük otuz akçe ulufe ile bu kazanın damgacılık görevinin kendisine verilmesini istemiştir²²⁹. İsteği kabul edilerek kendisine bir berat-ı âlişan gönderilmiştir. Bunun sebebi ise Ezine Kazası'ndaki dokumacı taifesinin dokuduğu bezin uzunluk ve genişliğinde eksiklik olması, bunun önünü almak için ise buraya damgacılar tayin etmenin bu sorunu çözeceğine inanılmasıdır.

²²⁶ Akdeniz'de bulunan Andre, Şire, Sisam, İstandil ve diğer adaların pamuk vergilerini tahsil etmek için eminler gönderilmesi gerekirken, bu adalardan tahsil edilecek vergi gelirlerinin yapılacak olan tahsil masraflarını karşılamayacağı anlaşılınca buralara eminler atanması başka bir tarihe ertelenmiştir. Adı geçen adaların gelirinin, iplikten bez dokumaya ve daha sonra bunları Sakız Adası'na getirerek satmaya dayandığı anlaşılmış bunun üzerine Sakız pamuk emini vasıtasıyla onların getirdiği pamuk ve pamuk ipliğinin her bir vukiyyesinden ikişer para pamuk vergisinin tahsil edilmesi için Sakız kadısına, muhassılına, gümrük eminine ve Pamuk Emini Abdi Ağa'ya hitaben bir kıta emr-i şerif yazılması icap etmiştir. (bk. COA.C.ML.344:14189:3.)

²²⁷ COA.C.İKTS.44:2162:1.

²²⁸ Sakız Adası'nda alım satımı yapılan pamuklu ürünlerden tahsil edilen vergilerin, Sakız pamuk emini tarafından toplanmasını müteakip bu ürünlere damga konması için ilgili görevlilere emr-i şerif göndermek gerekmiştir. (bk. COA.C.ML.344:14189:1.)

²²⁹ COA.AE.SAMD.III.97:9623:1.

Bazı toplulukların mensubu oldukları zümrelerin yasal konumunu ileri sürerek, pamuk ve pamuk ipliği vergilerini ödemekte muhalefet etmeleri bu verginin tahsilinde önemli bir sorun teşkil etmekteydi. Mukataa sahibi, bu durumda vergileri zamanında tahsil edemediği için hem merkezi otorite karşısında itibarını kaybetmekte hem de ekonomik anlamda gelir kaybına uğrayarak mali açıdan zayıflamaktaydı. 18. yüzyılın önemli devlet adamlarından Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'ya 1772/1773'te yazılan bir hükümde, Gelibolu ve Boğaz tarafından "askeri" olarak nitelendirilen bazı zümrelerin, ticaret gemilerine doldurarak Anadolu tarafına geçirdikleri yüklü miktardaki iplikten, şartları üzere vergi talep edildiğinde bunu ödemeye yanaşmadıklarından bahsedilmiştir. Onların bu muhalif tavrı Gelibolu Sancağı ve kazalarıyla köylerine kadar yayılınca bu durum vergi kaybı dolayısıyla devlet hazinesinin zarara uğramasına yol açmıştır. Gazi Hasan Paşa'dan istenen ise bu zümreye mensup olanların muhalefet etmelerine izin vermeden vergileri toplayıp tahsil etmektir²³⁰.

Devlet, pamuk vergisinin tahsilinde salt devletin çıkarlarını önceleyen katı bir tavır takınmak yerine ahalinin çıkarlarını da gözetken esnek bir tavır takınmıştır. Bu minvalde devletin bazı kazalarda pazar rayiçine göre alım satımı yapılan pamuk ipliğinden pamuk vergisinin alınmaması için ferman çıkarma cihetine gitmesi onun kazalar düzeyinde farklılaşan bazı uygulamalara gittiğini göstermektedir. 20 Şubat 1793'te Nefs-i Bergama Kazası'nda pazar rayiçinden satımı yapılan pamuk ipliğinden vergi alınmaması ilgililere emredilmiştir²³¹. Burada amaç hem oranı yüksek vergilerle mükellefin belini bükerek vergi kaynağını kurutmamak hem de tâcir ve üreticilerin istikrarlı biçimde bu işi sürdürmelerini temin etmektir.

Pamuk mukataasında sorun oluşturan başka bir husus ise pamuk ve pamuklu ürünlerin kayıtlı yerlerin dışında satılması bunun ise kaçakçılığı körükleyerek devleti gelir kaybına uğratmasıdır. Üretici ya da tüccarı buna sevk eden sebep ise verginin maliyetleri yükseltmesi bunun ise fiyat dezavantajıyla tüccar ve üretici açısından onların rekabet gücünü zayıflatmasıdır. Öyle anlaşılmaktadır ki vergisiz pamuk ticareti, bazı riskler içermesine rağmen taraflar açısından son derece kârlı ve cazip bir iştir. 18. yüzyıl koşullarında devletin almış olduğu birçok önleme rağmen kaçakçılığın riski getirmiş olduğu kârdan küçüktür. İşte bu yüzden bu sorunun önü 18. yüzyılda da alınamamıştır. Bu meyanda 30 Mayıs 1795'te Boğazhisarı kadısına, zabitan ve pamuk emini olarak atanan kamu görevlisine hitaben gönderilen bir hükümde, Boğazhisarı'nda eskiden beri pamuk toplanıp satılırken şimdi az miktarda pamuk geldiği, geri kalanın ise kenar mahallerde satıldığı bildirilmiş, bunu yapanların yakalanarak vergi bedelinin iki kat olarak bu kişilerden tahsil edilmesi ve gemilerin kontrol edilerek tezkiresiz pamuk ve pamuk ipliği bulunursa vergisinin tahsil edilmesi emredilmiştir²³².

Kaçak pamuk ürünlerini satanlar sadece yerli tüccarlar olmayıp, yabancı tüccarlar da bunu yapmaktaydı. Buna örnek olarak, Akka ve Yafa'daki iskelelere gidip gelen müstemmen tüccarlar, ellerinde bulunan pamuklu mamullerin vergisini ödmeden kara yoluyla bu ürünleri kaçırmışlar ve mukataa hasılatının zarara uğramasına neden olmuşlardır. Bunun önlenmesi için Kudüs kadısına ve Gazze mütesellimine emr-i şerif

²³⁰ Gazi Hasan Paşa, aslanlı paşa olarak da bilinip, 1772/1773 tarihinde kaptanıderyadır. 1770 Çeşme Baskını'nda kendi gemisi ve emri altındaki mürettebatı ile birlikte düşman donanmasının muhasarasından kurtulmayı başarmıştır. Bu başarısından dolayı önce Boğaz seraskeri olmuş ardından da kaptanıderya tayin edilmiştir. Uzun yıllar bu görevde kalan Gazi Hasan Paşa, İstanbul'da bulunan Kalyoncular Kışlası'nın mimarıdır. Konu bağlamında kendisinden Gelibolu ve Boğaz tarafından askeri taifelerin Anadolu tarafına gemilerle yaptıkları pamuk kaçakçılığına engel olması istenmiştir. (bk. COA.C.AS. 681:28614:1.)

²³¹ COA.C.ML.582:23904:1.

²³² Boğazhisarı kadısına, zabıtlar ve iş erlerine ve emanet usulüyle pembe emini olarak tayin olunan Mehmet isimli kişiye gönderilen 1794/1795 tarihli bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Biga Sancağı ve bu sancak içindeki kazaların pamuk ve pamuk ipliği vergilerinin tahsili için görevlendirilen mübaşir işe başlanmış ancak Boğazhisarı'nda eskiden beri Acem Hanı olarak bilinen yerde pamuk alınıp satılırken artık buraya pamuk fazla gelmemekte ve pamukların kenar yerlerde alınıp satılmaktadır. Yukarıda adı geçen görevlilerden eskisi gibi pamuk alım satımının yine Acem Hanı'nda yaptırılması ve kaçak olarak pamuk alım satımı yapanlara engel olunması emredilmiştir. (bk. COA.C. ML.18:848:1.)

gönderilmiştir²³³. Başka bir tarihte Bu meyanda 25 Ağustos 1777'de Selanik, Kavala, Yenişehir, Siroz, Zihne ve tevabiinin pamuk mukataası sahibinin yazdığı bir arzuhalden anlaşıldığı kadarıyla, Nemçeli bezirgânlar ferman ve şartlara aykırı şekilde vergileri tahsil olunmadan ve eminlerinden tezkire alınmadan satın aldıkları pamuk karşılığında kendilerinden vergi istendiğinde: "*ne bayii gösteririm ne de vergi-yi miri virürüm*" diyerek muhalefet etmişler ve mukataanın düzenine zarar vermişlerdir²³⁴. Mukataa sahibi bu durumla başa çıkabilmek için Selanik valisi ve kadısına, Siroz ve pamuk hasları olan kazaların kadılarına hitaben bu tüccarlardan icap eden vergilerin tahsil edilmesi için bir ferman yazılmasını istemiştir. 1799/1800 yılında es-Seyyid Mehmet Raif Efendi'nin İstanbul'a yazmış olduğu arzuhalinde bildirdiğine göre bazı tüccar ve madrabaz grupları Nevrekep ve Drama taraflarından gizlice ham pamuk satın alıp işlenmeden başka yerlere götürerek Siroz kârhanesinin zarar görmesine neden olmaktadır. Oysa Nehr-i Siroz, Drama, Demirhisarı ve Ağırduçluk mukataasının asıl hasılatı ham iplik ağartmaktan gelmekteydi. Bu durum mukataanın zarara uğramasına ayrıca vergi kaybı nedeniyle devlet hazinesinin kayba duçar olmasına yol açmaktaydı. Dolayısıyla isimleri belirtilmiş olan bu kazalarda pamuk ve pamuk ipliğinin ağartılmasından dolayı tüccarlardan her bir pamuk ipliği vukıyyesi için ikişer akçe vergi alınmaktaydı²³⁵.

Mukataa alan kişilerin uygulamada karşılaştığı başka bir sorun ise kendilerinin devlete taahhüt ettikleri pamuk ve pamuk ipliği vergisini, mükelleflerden tam ve zamanında tahsil etmelerine rağmen bunu devlete tam olarak teslim edemedikleri durumlarda söz konusu olmaktadır. Buna göre mukataa sahipleri tahsil ettikleri vergileri eksiksiz olarak ve zamanında İstanbul'a gönderememekteydiler. Bunun da dokumacıların fakirleşmesinden haydut baskınlarına varıncaya kadar birçok nedeni bulunmaktaydı. Bu nedenler de aslında ülkeye hâkim olan askeri, siyasi ve iktisadi istikrarsızlığın bu alandaki bir yansımasıydı. Böylesi durumlarda, devlet tedbir olarak alacağına enflasyon nedeniyle değerce küçülmemesi için geciken alacağına çoğunlukla zam yapmaktaydı. Tirkemiş Sancağı'nın kazalarından pamuk vergisinin tahsili için 1795/1796 tarihinde Süleyman ve Hüseyin isimli kişiler bölgeye geldiklerinde, bez ve iplik üreten tezgâhların sayısının azalmasından dolayı ve tezgâh sahiplerinin de iyice fakirleşmiş bulunmasından dolayı kendilerinden talep edilen vergiyi adı geçen kişilere ödeyememişlerdir. Üreticiler, kendilerinin fukaradan olduğunu, çalıştırmış oldukları kişilerin günlük gelirlerini ancak üretmiş oldukları bezlerden karşılayabildiklerini, Tirkemiş Sancağı'na bağlı kazalarda pamuk ekilmediğini, çevre kazalardan yeterli miktarda pamuk gelmediğini, kadın ve çocukların da iplik imal ederek hayatlarını kazanmaya başladıklarını bildirmişlerdir²³⁶. Tirkemiş voyvodasına ve Gölhisar kadısına aynı tarihte gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla çevre kazalardan buraya ham pamuğun gelmemesinin nedeni Tirkemiş voyvodasının Manisa ve İzmir tarafından bu sancağa gelecek olan pamuk ve pamuk ipliği üzerinden bir vergi talep etmesiydi. Bunun üzerine bu ürünlerden vergi alınmaması için emr-i şerif yazılmasını Rumeli Valisi Mehmet Hakkı Paşa arz etmiş ve onun talebi doğrultusunda ilgili görevlilere hitaben bir emr-i şerife yazılması emredilmiştir²³⁷.

²³³ COA.C.İKTS.40:1973:1.

²³⁴ Pamuk mukataasının sahibi tarafından, 1777/1778 yılında yazılan bir arzuhalde bu hususa yer verilmektedir. Avusturyalı tüccarlar Selanik, Kavala, Yenişehir, Zihne ve Siroz'da pamuk ticareti ile meşgul olmakta ve yasal olarak ödemeleri gereken pamuk vergisi kendilerinden talep edildiğinde; "*ne bayii gösteririm ne de resm-i miri veririm*" diyerek cevap vermektedirler. Bu durum ise mukataa şartlarına zarar vermektedir. (bk. COA.C.ML.725:29674:1.)

²³⁵ COA.C.ML.23:1070:1.

²³⁶ Rüşum-ı pembe mukataasına bağlı olan Tirkemiş Kazası'na gelen pamuk ve pamuk ipliğinin vergilerinin Manisa ve İzmir pamuk vergileri emini tarafından toplanması için bir kıta ferman çıkarılması için yapılan başvuruda bu hususa yer verilmektedir. (bk. COA.C.ML.667:27310:2.)

²³⁷ Rumeli Valisi Mehmet Hakkı Paşa tarafından İstanbul'a bu hususta yazı yazılmasının sebebi ise, pamuk mukataasına dâhil olan Nefs-i İstanbul, Rumeli ve Anadolu iskeleleri ile İzmir ve Siroz kazalarının pamuk mukataasının Mehmet Hakkı Paşa'ya verilmiş olmasıdır. (bk. COA.C.ML.667:27310:3.)

Mukataa sahipleri kendi bölgelerinde direnişle karşılaştıklarında meseleye üretici gözüyle değil daha çok kendilerinin de köken olarak içinden gelmiş oldukları devlet gözüyle bakmakta, ahalide oluşan haklı ya da haksız her direnişin kırılması için te'kidli ve daha açık emr-i âli gönderilmesini istemekteydiler. Bu minvalde 1772/1773'te İsmail adındaki bir mukataa görevlisi, pamuk ve pamuk ipliği vergisini tahsil etmek için Nefs-i İzmir ve Kuşadası'nda geldiğinde Hasan Ağa ve Süleyman Ağa adındaki kişilerden bu vergiyi talep ettiği zaman bu kişilerin beyhude sebeble vergi ödemeye muhalefet ettiklerini ve bu vakte kadar borçlarını ödemeyerek geciktirdiklerinden şikâyet etmiştir. İsmail isimli bu görevliye göre bu iki kişi: ". . mukataa'nın hademesiyle rü'yet idecek hesabımız vardır" deyince bazı fesatçılar ve kötülük taifesi de onlara iştirak etmiştir²³⁸. Bu muhalefet ise bu verginin zamanıyla tahsil edilememesine dolayısıyla da devletin zarara uğramasına neden olmuştur. İsmail ismindeki mukataa görevlisi, İstanbul'a yapmış olduğu şikâyet başvurusunun altına pamuk ve pamuk ipliği vergisinin tahsiline muhalefet eden Süleyman Ağa'nın, İzmir Efrenci Gümrüğü'ne nezaret ile tayin edildiği notunu düşmüştür. Süleyman Ağa bu göreve atandığı için bu verginin edasına muhalefet etmemesi beklenmekte ve yaptığı muhalefetin bu iyiliğe karşı nankörlük olarak görülmekteydi. Sebebi farklı olsa da verginin edasına muhalefet edenler sadece yerli mükellefler değildir. Yabancı tüccarlar da değişik nedenlerle pamuk ve pamuk ipliği vergisine muhalefet etmekteydi. Yurt dışından gelen tüccarlardan bir kısmı getirdikleri ipliğin Hind ya da Avrupa ipliği olduğunu ileri sürmekte bir kısmı da yolda çok masraf ettiklerini öne sürerek bu vergiyi ödemek istememekteydi²³⁹. Bazen de verginin yorumunda mükellef ile pamuk emini arasında anlaşmazlık çıktığı görülmekteydi. Gelibolu Pamuk Emini Ömer, Gelibolu sakinlerinden el-Hac Ali oğlu Mustafa'nın kendi mahsulünden yüz kantar pamuk satmasından dolayı bu satışın vergisi talep edildiğinde: "*ben mahsulümü kazaya virdüm âhar kazaya virmedüm*" diyerek bu vergiyi edadan imtina ettiğini yazmıştır²⁴⁰. Bu mükellefin, pamuk ve pamuk ipliği vergisinin kaza dışından gelen tüccara pamuk satımından dolayı tahakkuk edeceğini ya da ticari amaçlı olarak pamuk satımını yapmayınca bu verginin tahakkuk etmeyeceğini düşünmüş olması ihtimal dâhilindedir. Bu durumun oluşmasında vergiyi düzenleyen yasal hükümlerin yeterince açık ve anlaşılır olmaması yanında yasayı uygulayanların farklı nedenlerle kişiye göre farklı uygulamalara gitmeleri de etkili olmuş olmalıdır. 19 Nisan 1796'da, Pamuk Emini Ömer ve Gelibolu kadısı olan kişilere gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla, devlet yukarıdaki olayda Pamuk Emini Ömer'i haklı bulmakta ve verginin kanun gücü ile tahsilini ve buna direnenlerin te'dib edilmeleri amacıyla isim ve resimlerinin İstanbul'a gönderilmesini emretmekteydi²⁴¹.

Pamuk ve pamuk ipliği vergisinin tahsilinde devletçe mali açıdan korunan dezavantajlı toplumsal gruplar vardı ki bunların başında kendi kişisel ve ailevi ihtiyaçları için pamuklu ürünlerin satımını yapan kadınlar ve çocuklar gelmekteydi. Pamuk vergisi tahsil edilirken pazar yerlerinde pamuk ve pamuk ipliğini satan ancak tezgâh sahibi olmayan çocuk ve kadınlardan bu verginin alınmaması lakin tezgâh

²³⁸ COA.C.ML.768:31340:1.

²³⁹ III. Selim (1789-1807) döneminde, pamuk mukataası bölgelerinden, deniz ve kara yoluyla İstanbul'a tezkireli olarak gelen pamuğun her bir vukiyyesinden üçer akçe, pamuk ipliğinin her bir vukiyyesinden altışar akçe ve kozalı pamuğun her bir vukiyyesinden ise birer akçe vergi tahsil edilmesi Nizam-ı Cedid'in getirdiği bir uygulamadır. Bu dönemde bazı yabancı tüccarlar, getirdikleri ipliğin Avusturya veya Hind ipliği olduğunu beyan ederek pamuk ipliği vergisinden bağımsızlık talep etmekteydi. Bu tüccarlara göre yolculuk sırasında fazla masraf yapmak zorunda kaldıklarından pamuk vergilerini ödemeleri zorlaşmıştır. Ancak onların bu itirazı, merkezi yönetim tarafından ciddiye alınmamış ve bu itirazlara değer verilmemesi hususunda ilgili görevlilere emr-i şerif yazılmasına karar verilmiştir. (bk. COA.C.ML.747:30442:1.)

²⁴⁰ COA.C.ML.263:10782:1.

²⁴¹ Pamuk emininden, toplayacağı pamuk vergilerinden bir akçesinin dahi eksik olmasına ve mevcut düzeninin bozulmamasına dikkat etmesi istenmekteydi. Pamuk emini, vergileri tahsil için kamu gücünü kullanmaya ve kamu görevlileri yardımıyla vergileri tahsil etmeye ve ona bu konuda karşı koyanları, isim ve şöretleriyle birlikte İstanbul'a bildirmeye yetkilidir. (bk. COA.C.ML.263:10782:3.)

sahiplerinin dokuyup imal ettikleri pamuklu bezlerden pamuk vergisinin alınması emredilmiştir²⁴². Tezgâh sahibi olmanın belli bir ekonomik güç gerektireceği düşünülecek olursa, burada tezgâh sahibi olmak, yapılan işin ticari, kişisel ya da aile ihtiyaçları için yapılıp yapılmadığını tespit etmede bir ölçü olarak kullanılmıştır. Korunmaya muhtaç toplum kesimlerini oluşturan kadınlar ve çocuklar, işin ticaretini yapmak için değil şahsi ve ailevi ihtiyaçlarını karşılamak için pamuğun satımını gerçekleştirmektedirler. Oysa verginin asıl muhatabı bu ürünü bizzat üreterek ya da satın alarak ticaretini yapmak suretiyle hayatını kazanan insanlardır. "*Fukara-yi raiyyet*" denen bu yoksul insanlardan kendi şahsi ve ailevi ihtiyaçları için bu ürünün satımını yapmalarından dolayı pamuk ve pamuk ipliği vergisi talep edilmezdi²⁴³. Devletin özellikle çocuklar ve kadınlar konusundaki bu duyarlılığını onun sosyal devlet olma konusundaki gayretine yormak mümkündür. Yaklaşık on beş yıl sonra İzmir mollasına ve Sığla Sancağı'ndaki kadınlara gönderilen bir hükümde bu hususa yeniden değinilmesi devletin bu hassasiyetini epey zaman muhafaza ettiğini göstermesi bakımından dikkat çekicidir²⁴⁴.

Pamuk mukataası konusunda bazen karşılaşılan bir durum ise mukataayı belli bir bedel karşılığında alan kişinin taahhüt ettiği bedeli ödemediği olmasıdır. Bu durumda ölenin mirasına ve bütün alacaklarına devlet tarafından el konmakta ve onun devlete olan borcu buradan tahsil edilmeye çalışılmaktadır. Yapılmaya çalışılan mahiyeti itibarıyla mutlak bir el koyma işleminden ziyade bir haciz işlemidir. Kişinin mal varlığının tamamı değil onun borcuna yetecek kadar mal varlığına devletçe el konmakta ve el konan bu maldan artan olursa ölen kişinin mirasçılara bırakılmaktadır. Ya da üzerinde devlete karşı zimmet borcu varken ölen kişinin bütün ayni ve nakdi mal varlığına devletçe el konulmakta ancak bunlar ölen kişinin devlete olan borcunu karşılırsa artan mallar yine ölenin mirasçılara geri verilmektedir. Bu meyanda Adana Eyaleti'nin pamuk vergileri 16,000 kuruş ile Tersane-i Amire Emine Hasan Ağa'ya verilmiş ancak bu kişi bu miktarı ödeyemeden eceliyle ölünce onun mal varlığına el konulmuştur²⁴⁵.

Pamuk ve diğer mukataaların gelirleri devlet için önemli bir gelir kaynağı olduğu için bu hususta yazılan hükümlerin sonunda, mutasarrıf, kadı, gümrük emirleri gibi görevlilere hitaben mukataa şartlarında değişiklik yapılmasına izin verilmemesi, mukataanın düzenini bozarak devlet gelirlerinde azalmaya sebebiyet verilememesi ve bu hale cesaret edenler olursa devlet hazinesinin azalma ve tatiline sebebiyet verdikleri için kanun gücü ile "*muhkem te'dib*" olunmaları emredilmektedir²⁴⁶. Öneme binaen mukataalarda gelir kaybını önlemek için devlet yasal, idari ve hukuki yetkilerini kullanarak üzerine düşen tedbirleri almaya çalışmaktaydı. Konu bağlamında taşradaki kamu görevlilerine, iskele, gümrük ve pamuk emirlerine hitaben yazılan hükümlerde pamuk sahipleri tarafından müstemen taifesine satılacak pamuk ve pamuk ipliğinin daha iskeleye varmadan, yük bağlandığı yerden pamuk vergilerinin tahsili ve eda

²⁴²Pamuk vergileri mukataası sınırları içinde bulunan bazı kazalarda yaşayan çocuk ve kadın grupları üretmiş oldukları iplik ve pamuk ipliğini, tezgâh sahiplerine satınca bunlardan vergi alınmaması istenmiştir. Ancak onlardan bu ürünleri satın alan tezgâh sahiplerinin üretmiş olduğu pamuk alacası ve pamuk bezinden ikişer akçe ve peştemalden birer akçe vergi tahsil edilmesi emredilmiştir. (bk. COA.C.İKTS.27:1313:3.)

²⁴³ COA.C.ML.269:11006:1.

²⁴⁴ Çocuk ve kadın zümrelerinin cüzi ve perakende olarak tezgâh sahiplerine satmış oldukları pamuk ve pamuk ipliğinden vergi alınmaması ile ilgili hüküm, İzmir ile Sığla Sancağı'nın içerisinde yer alan kazaların kadı ve naiblerine hitaben yazılmıştır. Bu hükümden anlaşıldığı kadarıyla kadın ve çocukların pamuk ve pamuk ipliği vergisinden muaf tutulmaları için onların her şeyden önce kendi şahsi ihtiyaçları için bu ürünleri pazar yerlerinde satmaları, ticari bir amaçla bu maddelerin alım satımını yapmalarını gerektirmekteydi. (bk. COA.C.ML.109:4846:1.)

²⁴⁵ COA.C.DRB.18:886:1.

²⁴⁶ İstanbul'da padişah tarafından yazılan bir yazıda, pamuk vergisi mukataasının bir akçesinin eksik toplanmasına izin verilmeyeceği, mukataa düzenine ait şartlara riayet edilmesi gerektiği, mukataa düzeninin bozulmasına ve devlet gelirlerinin azalmasına sebep olanların kanun gücü ile cezalandırılacağı belirtilmiştir. (bk. COA.C.ML.35:1572:1.)

tezkirelerinin verilmesi emredilmekteydi²⁴⁷. Eda tezkiresi olmadan iskelelere pamuk nakleden olursa yüklerinin devlet tarafından alıkonulması bu konuya devletin verdiği önemi göstermesi bakımından önem taşımaktadır.

Devletin dışında vakıfların da sahip olduğu pamuk vergisi mukataaları bulunmaktaydı. Bu mukataaları taliplileri ihale ile aldıkları ve bu mukataalarda vergi toplamak istedikleri zaman pamuk vergisinin diğer kamu görevlileri tarafından toplandığını gördükleri ender durumlara rastlanmaktaydı. Mesela Ebu'l-Feth Sultan Mehmet Han Vakfı, Kıbrıs'taki mizan-ı harir, pamuk vergisi ve tamga mukataalarını belli bir bedel karşılığında satın almış ancak vakfın bu işi için atadığı görevli Kıbrıs'a geldiği zaman bu vergilerin Kıbrıs muhassılı tarafından toplanmış olduğunu görmüştür. Vakıf, toplanan vergilerin müfredat defterinin kendilerine teslimi için muhassıla hitaben bir ferman-ı şerif yazılmasını istemiş ve bu ferman-ı şerif yazılmıştır. Yazılan fermana, Kıbrıs muhassılı, "*tama'-ı ham*" sahibi olmakla suçlanmış ve vakıf vergi toplama talebinde haklı bulunmuştur²⁴⁸.

2.7.5. Pamuk İpliği Bedelinin Karşılanması

Pamuk bezi ve pamuk ipliği masraflarının karşılanması devlet ve Tersane-i Amire açısından önemli bir konuydu. Çünkü pamuk ve pamuk ipliği yelken bezinin ham maddesi olmakla donanma açısından stratejik önemi haizdi. Zamanında temin edilemeyişi savunma ve güvenlik risklerinin oluşmasına sebebiyet verebilirdi. Dolayısıyla bu konuda gerçekleştirilen pamuk masrafları tek bir kaynak yerine birden fazla kaynak vasıtasıyla karşılanmaktaydı. Kaynak çeşitliliği hem oldukça büyük olan masraf yükünü bölüştürmek için hem de tek bir kaynağa bağlı kalmanın risklerini bertaraf etmek içindi.

Masrafların aralarında bölüştürüldüğü mali kuruluşların başlıcaları şunlardır:

Tersane-i Amire Hazinesi

Sultan III. Selim döneminde kurulan Tersane-i Amire hazinesi pamuk ve pamuk ipliği masrafları için önemli bir ödeme aracıydı. Bu hazine pamuk ve pamuk ipliğinin dışında yelken bezi masraflarının karşılanmasında da kullanılmaktaydı. 18. yüzyılda Aydın Sancağı'ndan toplanan 6,000 guruşluk pamuk ipliğinin masrafları bu hazineden ödenmiştir²⁴⁹.

İstanbul Cizyesi Malları

İstanbul cizyesi gelirleri, pamuk ipliği masraflarının karşılanmasında bazı zamanlarda kullanılmaktaydı. Bu yüzyılda Aydın Sancağı kazalarından satın alınması emredilen pamuk ipliğinin 5,000 kuruş masraf bedeli buradan ödenmiştir²⁵⁰. İstanbul cizyesi malları, İstanbul gümrük ve duhan gümrüğü mallarıyla birlikte bu konuda en çok seferber edilen malların başında gelmektedir.

Mukataa Gelirleri

Bazı yerlerde mukataa gelirlerinin bu işin masrafları için kullanıldığına dair kayıtlar vardır. Bu meyanda 1780/1781'te Aydın muhassılı Ali Paşa'ya gönderilen fermana Anadolu bezi ile pamuk ipliğinin lazım gelen fiyat ve nakliye ücretleri için

²⁴⁷ COA.C.ML.269:11006:1.

²⁴⁸ COA.C.EV.411:20810:1.

²⁴⁹ COA.C.BH.183:8608:1.

²⁵⁰ İstanbul cizyesi mallarının pamuk ipliği bedelinin karşılanması için seferber edildiğini gösteren bir belge, 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarına aittir. Buna göre Osmanlı donanmasına ait kalyonların yelkenleri için Aydın Sancağı'na bağlı Güzelhisar Kazası'ndan dört bin vukiyye (5,128 kg) iplik satın alınarak Mahzen-i Sürpe teslim olunmuştur. Bu iplik için gerekli olan 6,000 kuruşun 3,600 kuruşu İstanbul cizyesi malından verilmiştir. (bk. COA.C.BH.217:10122:2.)

gerekli olan 15,666 buçuk kuruşun Aydın muhassıllığı ve tevabii mukataasının 1780/1781 senesi malından ödenmesi emredilmiştir²⁵¹.

Bunların dışında bezcibaşlarının kendi ocaklıklarından almış oldukları akçeler de bir ödeme aracıydı. Buna göre pamuk ve ipliğin bedeli devletçe yukarıda belirtilen gelir kalemlerinden biri vasıtasıyla ödenmekte, daha sonra ise bu ödeme bezcibaşının ocaklıklardan olan alacağına mahsup edilmekteydi. Bu doğrultuda 1746/1747'de yelken bezleri dokumacısı olan el-Hac Abdurrahman Çelebi marifetiyle her bir topu on beş zira' ve bin yirmi dirhem olmak üzere gerekli olan erişlik ve argaçlık pamuk ipliği bahaları, fermanla kendisine tayin olunan ocaklıklarından aldığı akçelerden mahsup olunmak şartıyla adı geçen gelir kalemlerinden kendisine havale edilmiştir²⁵².

2.7.6. Pamuk ve Pamuk İpliği Temininde Yaşanan Sorunlar

Pamuk ve pamuk ipliği temininde kaçakçılıktan, standartlara uymayan üretim gibi birçok sorun yaşanmaktaydı. Bu sorunların bir kısmı devlet otoritesinin zayıflığından bir kısmı ise piyasa koşullarındaki istikrarsızlıktan kaynaklanmaktaydı. Kaçakçılığın yaygınlaşması birincisine yüksek enflasyon ve artan maliyet fiyatları ikincisine örnektir. Pamuk temininde karşılaşılan sorunların başında devlet sınırları içinde yaygın bir şekilde gerçekleştirilen kaçakçılık faaliyeti gelmekteydi. Bu faaliyetin ülke içine ve ülke dışına bakan boyutları bulunmaktaydı. Ülke dışına bakan boyutunda 18. yüzyılda Avrupa'da gerçekleşen, İspanya Veraset Savaşları (1702-1714), Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) ve Napolyon Savaşları (1803-1815) gibi savaşların etkisiyle pamuklu ürünlere yönelik olarak talebin bu kıtada yükselmesi gelmekteydi. Gerçekleşen pamuk arzı talebe kıyasla düşük kaldığı için Avrupa'nın artan pamuk ihtiyacını karşılamak amacıyla, Avrupalı tüccarların yüksek fiyatlar ödeyerek satın aldıkları pamuğu gizlice iskelelere indirmek suretiyle Avrupa'ya kaçırmaları bu alanda önemli sorun oluşturmaktaydı. Bu sorun başta buğday, arpa, sahtiyan ve yelken bezi gibi ürünlerde olmak üzere birçok üründe eskiden beri vardır ve bir türlü önü alınamamıştır²⁵³. Kaçakçılık pamuk piyasasının daralmasına ve pamuğun yerli ihtiyacı bile karşılayamaz hale gelmesine neden olmaktadır. Daha 16. yüzyılda Rumeli yalılarında olan bey, kadı, dizdar, iskele emineerine ve nazırlarına daha önce birçok kereler hüküm gönderilmesine rağmen yabancılara satılması yasak olan buğday, arpa, pamuk, sahtiyan, gön, yelken bezi ve zahire gibi maddelerin bunlara satılmasından duyulan rahatsızlık anlatılmıştır²⁵⁴. Aradan iki yüz yıl geçmesine rağmen bu sorunun yine de devam etmesi dikkat çekici bir husustur. Pamuk kaçakçılığının içeriye bakan boyutunda ise artan nüfus nedeniyle pamuk ve pamuklu ürünlere talebin artması sonucunda pamuk fiyatının yükselerek onun tüccarlar açısından kârlı bir ticari emtia haline gelmesi yatmaktadır.

Kaçakçılık sorunu pamuğun yoğun olarak yetiştirildiği sadece Batı Anadolu'ya mahsus bir sorun değildir. Mısır'da bile bu sorun yaşanmaktadır²⁵⁵. Ama sorun pamuk ve pamuklu ürünlerin ticaretiyle görece gelişmiş Batı Anadolu'da yoğunlaşmaktaydı. Bunun nedeni bu ürünlerin hem burada daha fazla üretilmekte ve ticaretinin yapılmakta oluşu hem de Avrupalı tüccarların iş yapabilecekleri ticari ve sosyolojik unsurların

²⁵¹ COA.MAD.d. , No. 104, s. 50.

²⁵² COA.MAD.d. , No. 10344, s. 52.

²⁵³ Sığla Kazası, kaçakçılık faaliyetlerinin yoğun olarak görüldüğü bir kazadır. Eylül-Ekim 1585 tarihinde Sığla beyine hitaben yazılan bir hükümde, deniz yoluyla Osmanlı ahalisi olmayan yabancı ülke ahalisine buğday, barut, kurşun, iplik, pamuk ipliği, bez, gön ve sahtiyan gibi satımı yasak ürünlerin satıldığı bilgisinin alındığı ve bunların dışarıya satımının yasak olduğu hatırlatılmıştır. Sığla beyinden istenen ise kaçakçılığı yapılan ürünlere rastladığı yerde el koymasındır. Eğer bu kazada kaçakçılık faaliyetlerinin devam ettiği bilgisi İstanbul'a ulaşırsa ilgili kamu görevlilerinin siyaset cezasıyla cezalandırılacağı da açıkça bildirilmiştir. (bk. COA.MHM.d. No: 61, s. 51)

²⁵⁴ COA.MHM.d. No:21, s. 11

²⁵⁵ Mısır beylerbeyi, İstanbul'a mektup göndererek İskenderiye'den daha önce yabancı tüccarlara satımı yasaklanan bakla, buğday, börülce ve pamuk gibi ürünlerin, kaçak yollarla satıldığını bildirmiştir. Bunun üzerine kendisine gönderilen hükümde kendisinden bakla, börülce, buğday ve pamuk gibi dışarı satımı yasak ürünleri sattırılmaması istenmiştir. (bk. COA.MHM.d. No:24, s. 28)

burada yeterince bulunmasıdır. İzmir Limanı'nın burada bulunması yanında Avrupalı tüccarlarla yerli üretici arasında köprü işlevi görebilecek bir gayrimüslim nüfus da burada yaşamaktaydı. Bir önceki yüzyılda İzmir kadısına hitaben yazılan bir hükümde, yabancı ülke tüccarlarına verilmesi yasak olan pamuk, pamuk ipliği, iplik, halı, kilim gibi bazı nesnelere İzmir ve çevresindeki kazalardan İzmir İskeleye'ne nakledildiği buradan da kâfir olarak isimlendirilen yabancı devlet tüccarları tarafından bunların satın alınarak yurt dışına çıkarıldığı bildirilmiş buna karşılık tedbir olarak da yabancılara bu tür nesnelere satanların muhkem hapsedilip İstanbul'a arz edilmesi emredilmiştir. Aynı yüzyılda Midilli sancak beyi ve Midilli kadısına gönderilen bir hükümde de Midilli asıllı gayrimüslimlerin Anadolu kıyılarından bez, bal mumu ve iplik gibi malzemeleri gemilerine yükleyerek Venedik'e götürmeleri sebebiyle bu durumun Müslümanlar arasında yokluğa yol açtığından bahsedilmiştir. Midilli sancak beyi ve kadısından istenilen husus ise Midilli sakini gayrimüslimlere ait gemileri yoklayıp şayet içinde yurt dışına çıkarılması yasak malzemelerden çıkarsa bunları alıkoyarak cari olan narh fiyatı üzerinden satmalarıydı²⁵⁶. Ülke dışına çıkarılması yasaklanmış pamuk, yapağı, gön, at, don yağı gibi ürünlerin hepsinin topyekûn bir yasakla yasaklanmasından ziyade, ülke içindeki halkın ihtiyacının karşılanmasından sonra arta kalanların satılabildiği şekilde bir uygulamayı akla getiren hükümler de vardır. Ama yasağın mutlak şekilde uygulandığı en önemli ürün buğdaydı²⁵⁷. Devlet, dönem dönem ihracı yasak ürünler listesini güncellemekte ve ihtiyaca göre bazı ürünleri bu listeye eklerken bazılarını da çıkarmaktaydı.

Pamuk mukataası sahiplerinden İstanbul'a şikâyet dolu dilekçeler 18. yüzyıl boyunca sıkça gönderilmiştir. Bu şikâyetlerin konusu çoğunlukla yerli ve yabancı tüccarların vergilerini ödemekte sorun çıkarmaları ile süregelen kaçakçılıktır. Vergiyi ödemekten kaçınmak devlet hazinesi açısından kaçakçılıkla benzer sonuçları doğurmaktaydı. Neticede pamuk ve pamuk ürünleri vergilendirilemediği için devlet hazinesi gelir kaybına uğramaktaydı. Bu yüzyılda kaçakçılık bazı tüccarlar için önemli bir kazanç kapısı haline almıştır. Bu meyanda Defterhane Emîni el-Hac Yusuf tarafından 25 Kasım 1768'de Divan-ı Hümâyûn'a arzuhal gönderilip uhdesinde olan pamuk ipliğine konu olan Gelibolu, Siroz, Selanik ve tevabii mukataasında yaşanan kaçakçılık faaliyetinden dolayı yaşanan sıkıntı ayrıntılı biçimde ifade edilmiştir. Onun iddiasına göre son bir iki seneden bu yana, tüccar ya da ticaret erbabından bazı kimseler Siroz ve havalisinden satın aldıkları pamuk ve pamuk ipliğini, vergisini dahi ödemedi Siroz Kazası'ndan Sarıyar ve Kabaklı Boğazı ile Zihne Kazası'ndan Kalabot Boğazı ve Demirhisar Kazası'ndan geçirerek Bosna'ya taşımakta buradan ise kaçak yollarla Dubrovniklilere satmaktaydılar. Askerî zümreden birtakım kimseler de Belgrad ve Vidin tarafları ile: "*Tuna Nehri sâhiline nakledeceğiz*" diyerek aldıkları pamuk ve pamuk ipliğini bir yolunu bularak Avrupalı tüccarlara satmaktaydılar. Onun mukataa bölgesinde Tırhalalı olarak bilinen bir tüccar tairesi de: "*Rumeli'ye götüreceğiz.*" diyerek Kavala ve Karaağaç iskelelerinden ve bölgedeki diğer gizli yerlerden müstemen tüccarlara bu ürünleri sattıkları için vergilerin tahsili mümkün olmamaktaydı. Yaşanan kaçakçılık olgusu, sadece bu ürünlere bağlı işletme ve sanayi kollarına zarar vermekle kalmamakta, mukataa sistemini de temelinden tehdit etmekteydi. Bunun önünü almak için Belgrad ve bilinen bazı yerlerde adamlar görevlendirmesi yönünde fermanlar yayımlanmışsa da bunları uygulamak mümkün olmamıştır. Pamuk mukataasını alan bir kişinin bu durumda yapabileceği husus, uygulanamayan fermanların uygulanmasını sağlamak için tekrar bir ferman çıkarılmasını talep etmektir. Çıkarılan ferman ise öncekileri teyit etmekten başka bir işe yaramamaktaydı. Bu durum, 18. yüzyılda taşrada ayanların yükselen gücüne karşılık merkezi otoritede yaşanan gerilemeyle de yakından

²⁵⁶ COA.MHM.d. No: 82, s. 58.

²⁵⁷ Mora beyine yazılan bir hükümde; buğday, bal mumu sahtiyan, don yağı, gön, kuru üzüm vesair ürünlerin miktar olarak Osmanlı ahalisine yeterli miktarda olduğu belirtilerek fazla olanların yabancı ülke tüccarlarına satılmasına izin verilmesi emredilmektedir. Ancak aynı hükümde buğday, bu emirden muaf tutulmuştur. Mora beyinden, buğdayı yabancı ülke tüccarına satanları ele geçirerek haklarından gelmesi emredilmiştir. Buğdayın gerek Osmanlı ahalisi ve gerekse Osmanlı ordusu için zaruri tüketim maddesi olması bu yasağın gerekçesini oluşturmaktadır. (bk. COA.MHM.d. No: 23, s. 26.)

ilgiliydi. Ayanlar güçlendikçe onların hüküm sürdüğü bölgelerde merkezi otoritenin gücü zayıflamaktaydı. Ayanların yerelde sahip olduğu gücü İstanbul'dan gönderilen memurlara karşı kullandığına dair birçok örnek vardır. Devlet, bu durum karşısında genelde ekonomik ve sosyolojik olarak güç sahibi olan ayan ailelerden bireyleri mukataa sahibi olarak atamaktaydı. En sonunda Gelibolu'dan Mora'ya varıncaya kadar pamuk ipliğinin her bir vukıyyesinden ikişer akçe ve pamuğun her bir vukıyyesinden birer akçe artış ile müstemen taifesine satılan pamuk ve pamuk ipliği vergilerinin tahsil edilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca bu malları Osmanlı Devleti sınırları içinde satan Avrupalı tüccarların, bunu pamuk eminlerinin eda tezkiresi vasıtasıyla satmaları ve bu malların eda tezkiresi olmadıkça Müslüman ya da gayrimüslim gemilerine konmaması hususu kayıt altına alınmıştır²⁵⁸.

Kaçakçılık sorunu, 18. yüzyıldan sonra artarak devam etmiştir. Sorunun sonuçları hakkında yetkili makamların bilgi sahibi olmasına rağmen yine 18. yüzyıldaki zihniyetle hareket etmeleri dikkat çekicidir. 9 Mart 1889 tarihinde Rüşumat Emaneti'ne yazılan bir yazıda, pamuk tohumunun mahalli ihtiyaca bile cevap veremezken kaçak yollarla yurt dışına çıkarılmasından duyulan rahatsızlık ifade edilmiştir²⁵⁹. Bunu önlemek için ise hükümetin pamuk tohumunun dışarı çıkarılmasını yasaklaması istenmiştir²⁶⁰. Esasında pamuk kaçakçılığı ekonomik tarafı daha ağır basan bir olgu olup sadece asayiş ve genel güvenliğe ait tedbirlerle başa çıkılabilecek bir sorun değildir. Kaçakçılık yapan kimselerle mücadele etmenin yolu, bunların arzını kısıtladıkları ürünler nispetinde ürünü piyasaya sunarak fiyat düzeyinin yükselmesine engel olmak, kaçakçılığı cazip olmaktan çıkarmak, paranın değerini korumak, enflasyonla mücadele etmek ve esnafın bazı mallar konusunda yokluk yaşamasını önlemektir. Bu ise pamuk ve pamuk ipliği konusunda araziden çiftçiye, perakendeciden toptancıya geniş bir üretim ve dağıtım mekanizmasına sahip olmakla mümkündür. Devletin bu dönemdeki finansal entellektüel kapasitesi sorunu bütün yönleriyle kavrayacak ve buna karşı köklü tedbirler almasını sağlayacak biçimde yeterince gelişmemiştir. Sorunun Avrupa ekonomisi ile ilişki halindeki serbest piyasa dinamikleri tarafından beslenmesine rağmen devletçi ve bürokratik bir akılla bu soruna çözüm bulunmaya çalışılmaktaydı. Dahası piyasa aktörlerinin adil ve dengeli bir şekilde ekonomide yer tutmasını temin edecek bir iktisadi sistem bu dönemde inşa edilemediğinden dağıtım tekeli elinde tutan tüccar grubu, kolayca piyasaya arzı kısırarak ve fiyatları yukarı çekerek bu türden sorunlara yol açabilmekteydi.

Kaçakçılık kadar muhtekir tüccarlar zümrelerinin daha çok kâr elde etmek için başvurmuş olduğu karaborsacılık olgusu da tedarikte sorun oluşturan başka bir konuydu. 18. yüzyılda ekonomik hayatta pamuk gibi bazı temel malzemelerin temini söz konusu olduğunda bu kavram ortaya çıkmaktaydı. Buna göre bazı tüccarlar, satın aldıkları pamuk ya da pamuk ipliğini piyasaya sürmek yerine depolayarak ellerinde tutmakta daha sonra ise bu ürünlerin azalmasından dolayı fiyatlar yükseldiği için yerli ya da yabancı tüccarlara piyasa fiyatının üstünde fiyatlarla satmaktaydı. Devlet bunu haber aldığı zaman merkezi ve yerel kamu görevlilerine hitaben fermanlar göndermek suretiyle depolanan bu ürünlere el konulmasını ve piyasa fiyatı düzeyinden satılmasını emretmekteydi. Karaborsacılıkla ilgili farklı tarihlerde Divan-ı Hümayun'a birçok şikâyet yapılmıştır. Bu yüzyılda Bergama kadısının Divan-ı Hümayun'a gönderdiği bir arzuhalde, Nefs-i Bergama'da dokumacı taifesinin kadı huzuruna gelerek bazı kimselerin pamuk ve pamuk ipliğini mahzenleyerek Avrupalı tüccarların gemilerine ve diğer vilayetlere vermek suretiyle kendilerini zorda bıraktığı hususunda beyanda bulduklarını bildirmiştir. Bergama kadısına gönderilen hükümde ise bu gibi kimselerin tutulmaları, merkeplerine el konulması, istiflenen ürünlerin geçerli narh

²⁵⁸ COA.TS.MA.E.951:56:1.

²⁵⁹ COA.A.MKT.MHM.d. No:247 s. 499.

²⁶⁰ COA.A.MKT.MHM.d. No: 93, s. 80.

üzerinden taliplilerine satılması²⁶¹ ve yasak olan eşyaları bu şekilde satanların isimlerinin yazılarak İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir²⁶².

Pamuk konusunda karşılaşılan başka bir sorun ise pamuktan imal edilen pamuklu bezin, uzunluk ve genişlik ölçüleri yönünden devletçe belirlenen standartlara uymamasıydı. Devlet bunu ekonomik bir sorun olarak görmek yerine bir asayiş sorunu olarak görerek dokumacıları, “*tama'-ı hâm*” sahibi olmakla suçlamak eğilimindeydi. Standartta uymayan pamuklu bez dokuma olgusu tıpkı yelken bezinde olduğu gibi sebebi farklı olsa bile 18. yüzyılda kendisine bir varlık alanı bulmuştur. 21 Haziran 1725'de yazılan bir yazıda Ezine Kazası'nda dokunan pamuk bezinin, uzunluk ve genişlik yönünden noksan çıkmasından duyulan rahatsızlık ifade edilmiştir²⁶³.

Pamuk bezi ve ipliği üreticilerini zorda bırakan diğer bir uygulama ise, ihtiyaçları olan ham maddelere diğer meslek mensuplarının kendilerinden daha önce sahip olmasıydı. Osmanlı ekonomi düzeninde, ham maddeye öncelikle ilgili ham maddeyi işleyen meslek erbabının ulaşması daha sonra ise artan ham maddeye diğer meslek mensuplarının ulaşması esastır. Bu istikamette et ihtiyacı için İstanbul'a celepler tarafından koyun getirildiğinde bu koyunlar önce kasaplara dağıtmakta, kasaplarda kesilen koyunların derileri daha sonra debbağlara gönderilmekteydi. Yine sabuncular kendi ihtiyaçları için lüzumlu olan don yağını, kasaplar et ihtiyaçlarını karşılamadan kasaplardan talep edememekteydi. Buna göre bir kaza içerisinde bir ürün üretildiği zaman önce o kaza sakinlerinin ihtiyaçları karşılanmakta daha sonra saray ve ordu ihtiyaçları, onun ardından diğer kazalarda yaşayan tüketiciler ve en sonunda kalan ürün olursa bunlar ihracata konu olmaktadır. Pamuk konusunda da iplik ve bez dokumacıları yeterli miktarda ham maddeye sahip olduktan sonra diğer meslek mensupları ilgili mesleğin kullandığı ham maddeye sahip olabilmekteydi. Aksine uygulamalar hem sosyal çatışmalara hem de ilgili meslek grubunda üretim düzeyinin düşmesine neden olmaktadır. Bu meyanda 3 Nisan 1779 tarihinde Kastamonu pamukçu esnafı adına bir kişi padişaha yazdığı dilekçesinde, Kastamonu'da bulunan pamukçu esnafının pamuğu yeterli miktarda satın almadan, demirci, kömürcü ve neccar gibi diğer meslek mensuplarının bunu satın aldıklarını, bu meslek mensuplarının kendi mesleklerini ifa etmekle yetinmeyerek pamukçuların işini yapmaya başladıklarından dert yanmaktaydı²⁶⁴.

Çeşitli sosyal, ticari ya da iktisadi nedenlerle pamuk ve pamuk ipliği üreticilerinin perakende ve perişan olmaları tedarikte karşılaşılan başka bir sorundur. Bu sorunun kaynağında ehl-i örf denen yerel kamu otoritelerinin zulümlerinden ayan olarak isimlendirilen kişilerin baskılarına varıncaya kadar birçok neden vardır. Devlet bu durumlara büsbütün duyarsız kalmamakta, araştırma yaptırmakta şayet bu iddiaları doğru bulur ise onların pamuk ve iplik vergisi borcunu affederek kendi ihtiyacı olan ipliği serbest piyasa koşullarında faaliyet gösteren tüccarlardan satın alma yoluna gitmekteydi. Eğer bu iddiaları doğru bulmazsa emredilen miktarda bez ve ipliğin kanun gücü ile tahsili için ilgili kazaların kadı ve naiblerine hitaben fermanlar gönderilmekteydi. 13 Temmuz 1781'de böyle bir olay yaşanmıştır. Buna göre Bezcibaşı Yakup Efendi, Soma havalisinden Tersane-i Amire'ye teslim edilmesi gereken ipliğin teslim edilmediğini bildirmesi üzerine bunun sebebi merkezi yönetim tarafından araştırılmış ve bu kazaların ahalisinin perakende ve perişan olduğuna dair mahzarlarla

²⁶¹ COA.MHM.d. No:39, s. 16.

²⁶² Bergama kadısı İstanbul'a mektup göndererek Nefs-i Bergama'da bulunan dokumacı taifesinin mahkemeye başvurduğunu ve bunların pamuk ile pamuk ipliğini işlemeye güçleri yetmez iken bazı kimselerin bu malzemeleri depolayarak Avrupalı tüccar gemilerine kaçak olarak sattıklarından dert yandıklarını bildirmiştir. Kendisinden Avrupalı tüccar gemilerine buğday, pamuk ipliği vesair satımı yasak olan malzemeleri sattırmamaları, satanı olursa yakalayıp isimleriyle birlikte İstanbul'a arz etmeleri istenmiştir. (bk. COA.MHM.d. No:36, s. 102.)

²⁶³ COA.AE.SAMD.III.97:9623:1.

²⁶⁴ Ham maddenin yetersiz kalışı karşısında önlem olarak ise kazalardaki kadılardan, bir kasabada bulunan sanat erbabından kendilerine mahsus olan malzemeleri geçerli olan narh fiyatı ve eski düzenlerine göre yeterli miktarda satın almadıkça diğer kimselere sattırılmaması emredilmiştir. (bk. COA.AE.SABH. I.118:7971:1.)

karşılaşmıştır. Bu sebeple Soma Kazası ahalisi pamuk vergisinin kendilerinden affedilmesini istemiştir. Devlet, bu iddiaları doğru bulmuş olmalı ki bu konuda daha önce verilen emirlerin terkin edilmesine ve bu iş için o kazalara gönderilen görevlinin geri çağrılmasına karar vermiştir²⁶⁵.

Mukataayı alan kişilerle vergi mükellefleri arasındaki sorunların dışında bir de mukataa sahipleriyle yerel yöneticiler arasında sorunlar yaşanmaktaydı. Yeni durumdan habersiz olan ve ellerindeki mukataa öncesine ait belgelere göre hareket eden yerel yöneticiler, hazine çıkarlarını korumak adına mukataa sahiplerine bazen sorun çıkarmaktaydılar. Mukataa sahipleri de bu görevlileri devlet gelirlerinin tahsiline engel oldukları ve mukataa malında noksanlığa sebebiyet verdikleri iddiasıyla İstanbul'a şikâyet etmekteydiler. Bayındır Kazası'nda böyle bir olay yaşanmıştır. Kazanın pamuk vergisi ve pamuk ipliği mukataasını alan kişi mukataa gelirlerini toplamak istediği zaman Bayındır Voyvodası Hüseyin Ağa, elinde "*yed-i vahid*" emri olduğunu ileri sürerek buradaki pamuk vergisi ve kantar vergisini: ". . . önceki seneler gibi tahsil ettirmem..." diyerek ortaya çıkmıştır. Mukataa sahibi bunun üzerine İstanbul'a başvurmuş, voyvoda vesair kişiler tarafından kendisine mani olunmaması için ferman gönderilmesini arz etmiş, padişah da bu fermanın yazılmasını emretmiştir²⁶⁶. Sorun bağlamında başka bir örnek Merzifon'da yaşanmıştır. Merzifon Kazası'ndaki tezgâh sahipleri ürettikleri pamuk alacası ve pamuk bezinden, mültezimler tarafından fazla ve mükerrer vergi talebiyle karşılaştıklarını, pamuğun bu kazada yetişmeyip Adana'dan geldiğini bunun da vergisini ödediklerine dair ellerinde eda tezkiresi olduğu halde, pamuk Merzifon'a geldikten sonra mültezimin: "*mükerrer vergi alırım*" diyerek kendilerini rencide ettiğinden bahsetmişlerdir²⁶⁷. Mültezim ya da mukataa sahiplerinin haksız ve keyfi uygulamalarına karşılık halkın doğrudan doğruya padişaha ulaşabilmesini mümkün kılan bir işleyişin varlığı dikkat çekicidir. Osmanlı hukuk sisteminin 18. yüzyıldaki bütün aksayan ve yozlaşan taraflarına rağmen halka sunduğu bu imkân bu türden uygulamalar karşısında devleti ülke içinde ve dışında zor durumda bırakacak birçok toplumsal olayın önünü almıştır. Genel olarak mağdur olan insanlar, isyan ederek ya da dağa çıkarak kendilerince hak arama yoluna başvurmak yerine devleti temsil eden padişaha başvurmayı tercih etmişlerdir. Bu da devletin halk nezdinde sahip olduğu meşruiyetin ne denli güçlü olduğunu göstermektedir.

Bazı mahalli yöneticilerin keyfi tutumları tüccarları tedirgin ettiği için pamuk ticaretinin önünde bir engel oluşturmaktaydı. Mesela Halep'te ikamet etmekte olan Fransız tüccarlardan Toma ve Alban isimli tüccarlar, Mazı Hanı'nda bulunan mahzenlerindeki kozak pamuğuna Halep Muhassılı İbrahim Ağa'nın dokuz aydan beri haksız biçimde mallarına el atarak mahzenlerini mühürlediğini ve kendilerine zulmettiğini ileri sürerek padişah'tan yardım istemişlerdir. 11 Mayıs 1798'de Halep mütesellimine gönderilen hükümle bu muhassılın mührünün kaldırılarak mahzenin sahiplerine iade edilmesi ve bundan sonra bu tür hallerin yaşanmaması için dikkatli olunması emredilmiştir²⁶⁸.

Pamuk temininde kişi kaynaklı sorunların dışında piyasa kaynaklı sorunlar da vardır. Bu doğrultuda paranın değer kaybı ve fiyatlardaki enflasyonun etkisiyle yaşanan beklenmedik iniş çıkışlar, pamuk ve pamuk ipliğinin temininde başka bir sorun oluşturmaktaydı. Paranın değeri düşürüldükçe ya da iktisadi nedenlerle kendiliğinden düştükçe, satın alma işine ayrılan ödenek yetmemekte bu ise tedarik süresinin uzamasına, ertelenmesine ya da ihale edilen işin iptal edilmesine neden olmaktadır. Bu durum iç ve dış iktisadi nedenlerin sebep olduğu piyasaya hâkim olan ekonomik istikrarsızlıktan kaynaklanmaktaydı. Fiyatlardaki beklenmedik yükselişler, tüccar açısından pamuğun taşınma maliyetini yükselttiği için tüccarların şikâyetine neden olmaktadır. Bu meyanda Edirne valisinin gönderdiği bir şukkadandan anlaşıldığı kadarıyla Anadolu'dan buraya gönderilen pamuk, develerle nakledilirken develerin her birinden mültezimleri tarafından eskiden senede bir defaya mahsus olmak üzere 4. 5 kuruş tahsil

²⁶⁵ COA.MAD.d. No. 4122, s. 75.

²⁶⁶ COA.C.ML.622:25636:1.

²⁶⁷ COA.C.ML.479 :19506:3.

²⁶⁸ COA.C.DRB.27:1349:1.

edilmekte iken artık 9 kuruş 10 para alınmaktaydı. Bu sorundan çıkış yolu olarak ise eski orana geri dönülmesi talep edilmekteydi²⁶⁹.

2.7.7. Pamuk Bezi ve Pamuk İpliği Vergisi

Vergi, devletin egemenlik yetkisine dayanarak vatandaşlarından cebri ve karşılıksız olarak tahsil etmiş olduğu aynı ve nakdi değerdir. Vergi egemen bir devlet olmanın doğal bir sonucu olarak vatandaşlardan tahsil edilir ve yine vatandaşlara yapılacak hizmetlerin masrafları için kullanılır. Osmanlı Devleti de bağımsız bir devlet olarak, reyasından pamuk vergisi tahsil etmiştir. Buna göre pamuk bezi ve pamuk ipliği tüccarları, kendi ürünlerini satarken ya da bir bölgeden başka bir bölgeye nakledeken pamuk emineğine vergilerini ödemek zorundaydılar. Bu vergi nakit ve peşin olarak ödenmekteydi. Tacir ya da üretici olan kişiler, ödemiş oldukları bu vergiyi ürünün fiyatına eklemekte böylece vergiyi tüketiciye yansıttığı için bu verginin asıl mükellefi tüketici olmaktaydı. Pamuk ipliği vergisinin miktarı kanunla belirlendiği halde her yerde aynı olmayıp dönem dönem miktarının arttığı ya da azaldığı görülmektedir. Bu verginin artması üretim maliyetini artırdığı için üretici açısından üretimin kısılmasına neden olurken verginin azalması üretim maliyetini azalttığı için üretiminin artmasına neden olmaktadır. Devlet açısından bakılacak olursa devletin bu üründe vergiyi arttırması üretim miktarını üretici ve tüketici yararına düzenlemekten daha çok maliyede yaşanan nakit para sıkıntısını aşmak düşüncesinden kaynaklanmış gibi görünmektedir.

Osmanlıların kullandığı akçe, para ve kuruş gibi para birimlerinin bu vergi için her yerde aynı kullanılmayıp farklı yerler için farklı birimlerin kullanıldığı anlaşılmaktadır. Yani bazı yerlerden bu vergi, akçe cinsinden bazı yerlerde ise para ve kuruş cinsinden tahsil edilmiştir. (bk. Tablo 2.1.) Değer açısından kuruşun paradan, paranın ise akçeden daha değerli olduğu düşünülecek olursa bazı senelerde vergi oranlarında ciddi azalma ve artmalara rastlanmaktadır. Yani bazı kazaların birim başına ödemiş olduğu pamuk ipliği vergisi diğerlerinden farklı miktardadır. Bu meyanda 1792/1793 yılında Cezayir'de pamuk ipliğinin her bir vukıyyesi için 2 para alınırken, Rumeli'de 6 akçe alınmaktadır. 1793/1794 yılında Bayındır Kazası'nda 3 akçe vergi alınırken, Karaman'da 6 akçe, Sayda'da ise 2 para vergi alınmaktadır. Şu durumda devlet Rumeli'ye kıyasla Cezayir'den, Bayındır'a kıyasla Karaman'dan ve bunlara kıyasla da Sayda'dan daha fazla pamuk ipliği vergisi tahsil etmektedir. Vergi oranlarındaki bu farklılaşma buralardaki üretimin daha fazla olmasıyla ya da üretici sayısının çokluğuyla açıklanabilir. En fazla verginin Aydın'daki üreticiler tarafından ödenmiş olması bu ihtimali güçlendirmektedir. 1838 Balta Limanı Anlaşması'ndan sonra bu verginin Aydın'da 10 kuruş 30 para gibi astronomik bir rakama ulaşması anlamlı durmaktadır. Buralardaki devlete ait alacakların mukataa ile işletildiği düşünülecek olursa mukataa sahibinin, devlete buralar için ödemiş olduğu muaccele ve diğer giderleri çıkarabilmek için devletin onun yararına böyle bir farklılaşmaya gitmiş olması da bir ihtimaldir.

Bazı kazalar düzeyinde pamuk ipliğinden yıllar itibarıyla ürünün her bir vukıyyesinden alınan vergi miktarları Tablo 2.1'de verilmiştir²⁷⁰:

²⁶⁹ COA.A.MKT.MHM.d. No:23: s. 41.

²⁷⁰ Pamuk ve pamuk ipliği rüsumu mukataasına dahil Selanik ve Kavala iskeleleri ile Yenişehir, Siroz ve Zihne kazalarında bu ürünlerin alım satımı yapanların pamuğun her bir vukıyyesi için 1 ve pamuk ipliğinin her bir vukıyyesi için 2 akçe vergilerini ödediklerine dair arzuhal için bk. COA.C.ML.725:29674:1; Çankırı Sancağı'nda malikane usulüyle işlettiği bez damgası ve tınab bezi mukataası sınırları içinde bulunan Nefs-i Çerkeş Kazası'nda vergi mükelleflerinin damga resmini ödemekte muhalefet ettiklerine dair mukataa sahibi Mehmet tarafından yazılmış olan 11 Haziran 1784 tarihli arzuhal için bk. COA.C.ML.666:27259:1; Nefs-i İstanbul, Rumeli ve Anadolu iskeleleriyle İzmir ve Siroz taraflarındaki iskele ve diğer mahallerde Pazar rayicinde alım satımı yapılan pamuğun her bir vukıyyesinden zam ile 1 para, pamuk ipliğinin her bir vukıyyesinden 2 para ve kozalı pamuğun her bir vukıyyesinden 1 akçe vergi alınmanın kararlaştırıldığına dair 16 Mayıs 1793 tarihli hüküm için bk. COA.C.ML.344:14189:3; Selanik mutasarrıfı,kadısı ve gümrük eminine hitaben yazılan ve Şah Sultan'ın

Tablo 2.1. Pamuk İpliğinden Yıllar İtibarıyla Alınan Vergi Miktarı.

Toplandığı Yer	Pamuk ipliği	Her bir Vukıyyeden Alınan Vergi	Tarih
Selanik-Kavala	Pamuk ipliği	2 Akçe	1777/1778
Çerkeş	Pamuk ipliği	2 Akçe	1783/1784
Cezayir	Pamuk ipliği	2 Para	1792/1793
Rumeli	Pamuk ipliği	6 Akçe	1792/1793
Bayındır	Pamuk ipliği	3 Akçe	1793/1794
Karaman	Pamuk ipliği	6 Akçe	1793/1794
Sayda	Pamuk ipliği	2 Para	1793/1794
Boğazhisarı	Pamuk ipliği	2 para	1794/1795
Gelibolu	Pamuk ipliği	2 Para	1795/1796
İzmir-Siroz	Pamuk ipliği	2 Para	1797/1798
Adana	Pamuk ipliği	2 Para	1801/1802
Aydın	Pamuk ipliği	6 Para	1805/1806

Vergi miktarını yıllar itibarıyla gösteren tablodan da anlaşılacağı üzere pamuk ipliği için en yüksek vergiyi ödeyenler Batı Anadolu, Rumeli, Trakya ve Adana gibi şehir ve eyaletlerde yaşayan mükelleflerdir. Buralar pamuk yetiştiriciliği ve pamuklu ürünler konusunda uzmanlaşmış şehirlerdir. Bu bölgelerin iklimi pamuk yetiştiriciliği ve işletmeciliği için üreticilere büyük avantajlar sağlamaktaydı. Ayrıca coğrafi özellikleri ve denize olan yakınlıkları buraların pamuk ticaretinde gelişmesini kolaylaştırmaktaydı.

Diğer yerleşim yerlerine kıyasla Aydın ve çevresinin pamuk ipliği üretimi oldukça yüksektir. Aydın'dan sonra üretilen pamuk ipliği miktarında Gelibolu ikinci sırada gelmektedir. Öyle anlaşılmaktadır ki, Aydın, Menteşe ve Tirkemiş sancakları Osmanlı donanmasına bir lojistik üssü gibi çalışarak Tersane-i Amirenin ihtiyaç duyduğu pamuk ipliğini uzun süre ona sağlamışlardır. Konuyla ilgili belgelerde bu şehirlerin adının sıkça geçmesi onların ifa ettikleri bu fonksiyonla ilgilidir. Görüleceği üzere pamuk ipliğinin üretim miktarına göre kaza ve şehirler Batı Anadolu'da yoğunlaşmıştır. (bk. Tablo 2.2.) Bunun sebebi burasının hem iklim hem de yeryüzü şekilleri itibarıyla pamuk tarımına müsait olması ayrıca İzmir Limanı gibi işlek bir limana sahip olarak İstanbul'la kolayca deniz bağlantısı kurabilmesidir.

kethüdası İbrahim Ağa'ya ihale edilen pamuk ve pamuk ipliği mukataasına dahil Rumeli ve tevabii Pazar yerlerinde pamuğun her bir vukıyyesinden 3 akçe , pamuk ipliği ve elvanın her bir vukıyyesinden 6 akçe ve ve kozalı pamuğun her bir vukıyyesi için 2 akçenin İbrahim Ağa tarafından tahsil olduğuna dair 31 Ekim 1792 tarihli hüküm için bk. COA.C.ML. 35:1572:1; Bayındır Kazası'nda tezkiresiz olarak alım satımı yapılan pamuk ve çekirdekli pamupun her bir vukıyyesi için 3 akçe, pamuk ipliğinden 6 akçe ve kozalı pamuktan 1 akçe vergi tahsil edildiğine dair İbrahim Ağa tarafından 19 Nisan 1794 tarihli arzuhal için bk. COA.C.ML.622:25636:2; pamuk ve pamuk ipliği mukataasına dahil Karaman Eyaleti sınırları içinde bulunan Nefs-i Karaman, Konya ve Karapınar kazalarında pamuktan 2 akçe , pamuk ipliği ve elvanın her bir vukıyyesi için 1 akçe verginin tahsil edilmesine dair Eylül/Ekim 1793 tarihli arzuhal için bk. COA.C.İKTS.24:1186:1; Şam valisi Ahmet Paşa ile Sayda, Akka ve Beyrut kadılarına 9 Ekim 1793 tarihinde yazılan ve buralardaki iskeleler ile sair mahallerde alım satımı yapılan pamuğun her bir vukıyyesinden zamlı olarak 1 para, pamuk ipliğinin her bir vukıyyesinden 2 para ve kozalı pamuktan 1 akçe vergi alındığına dair hüküm için bk. COA.C.ML.146:6166:1; Boğazhisarı ve Biga Sancağı'na bağlı iskele ve Pazar yerlerinde pamuğun her bir vukıyyesinden zamlı olarak 1 para, pamuk ipliğinin her bir vukıyyesinden 2 para ve kozalı pamuktan 1 akçe vergi alındığına dair 30 Mayıs 1795 tarihli hüküm için bk.; COA.C.ML.18: 848:1; Gelibolu kadısına yazılan ve İrad-ı Cedid Hazinesi tarafından idare olunan pamuk ve pamuk ipliği mukataası kapsamına giren ülkedeki iskele ve pazar yerlerinde alım satımı yapılan pamuğun her bir vukıyyesinden zamlı olarak 1 para, pamuk ipliğinden 2 para ve kozalı pamuktan 1 akçe vergi alındığına dair 19 Nisan 1796 tarihli hüküm için bk. COA.C.ML.263:10782:3.

Temin edilen pamuk ipliği miktarı Tablo 2.2.'te verilmiştir²⁷¹. Bu miktarın diğer bölgelerdeki şehir ve kasabalara göre yüksekliği Batı Anadolu'nun bu konudaki ağırlığını göstermektedir.

Tablo 2. 2. 18. ve 19. Yüzyıl Başlarında Yıllar İtibarıyla Aydın ve Çevresinden Temin Edilen Pamuk ipliği Miktarı.

Pamuk İpliği Üreten Şehirler	Miktarı	Tarihi
Aydın	10,000 (Vukıyye) (12.820 kg)	1796/1797
Aydın	10,000 (Vukıyye) (12.820 kg)	1796/1797
Aydın-Menteşe-Tirkemiş	10,000 (Vukıyye) (12.820 kg)	1797/1798
Aydın	60,000 (Zira') (45.464 m)	1797/1798
Aydın	4,000 (Vukıyye) (5.128 kg)	1804/1805
Aydın	4,000 (Vukıyye) (5.128kg)	1805/1806
Aydın	2,821 (Vukıyye) (3.616kg)	1805/1806
Aydın	60,000 (Zira') (45.464 m)	1809/1810
Aydın	10,000 (Vukıyye) (12.820 kg)	1814/1815
Aydın	10,000 (Vukıyye) (12.820 kg)	1814/1815

Vergi miktarlarında birim başına farklılaşma pamuk bezinde de göze çarpmaktadır. Pamuk bezinin her bir vukıyyesinden 1792-1807 tarihleri arasında farklı kaza ve şehirler için alınan vergi miktarları kaza kaza farklılık göstermektedir. (bk. Tablo 2.3.) Bir önceki tabloda verilen bilgilere paralel şekilde, şehirler arasında vergi farklılaştırmasına gidilerek her bölgenin üretim düzeyine göre farklı vergi oranları tespit edilmiştir. En yüksek vergiyi Adana, Gelibolu ve Boğazhisarı gibi pamuk işlemeciliğinin yaygın olduğu şehirler ödemektedir. Şehirler yine Batı Anadolu ve Trakya ağırlıklıdır.

Pamuk bezinin her bir vukıyyesi için ödenen vergi miktarı Tablo 2.3.'te gösterilmiştir²⁷²:

²⁷¹ Aydın muhassılı Karaosmanzade Mehmet'e Kasım/Aralık 1796 tarihinde yazılan ve 1796/1797 senesi için Bezhanede dokunacak altmış bin zira' bez için gerekli olan on bin vukıyye pamuk ipliğinin Aydın sancağından satın alınması için dokuz bin kuruşun kendisine gönderilmiş olduğuna dair hüküm için bk. COA.C.BH.203:9476:1; Bezcibaşı Marvedos'un her sene dokumayı taahhüt ettiği altmış bin zira' yelken bezi için gerekli olan on bin vukıyye ipliğinin her bir vukıyyesine 60 para ücret ödenmesi için yazılan 16 Nisan 1798 tarihli hüküm için bk. COA.C.BH.231:10741:1; donanma kalyonlarının yelken bezi ihtiyacı için Bezhanede her sene üretilen altmış bin zira' bez için gerekli olan on bin vukıyye ipliğinin her bir vukıyyesi için 60 paradan icap eden ücretinin sahiplerine nakit olarak ödenmesi için Aydın muhassılı Osmanağazade Mehmet Ağa'nın görevlendirilmiş olduğuna dair hüküm için bk. COA.C.BH. 34:1604:2; COA.C.BH.52:2452:1; Aydın sancağından toplanması emredilen dört bin vukıyye pamuk ipliğinin tamamen satın alınarak Tersane-i Amireye teslim olunduğu için bu ipliklerin bedeli olan 6,000 kuruşun gönderilmesi hakkındaki arzuhal için bk. COA.C.BH.183:8608:1; donanma kalyonları ile sair yelkenli gemilerin ihtiyacı için Bezhanede kullanılması amacıyla dört bin üç yüz kırk dokuz vukıyye ipliğinin ücreti için 14,155 kuruşun sarfedilmiş olduğunu bildiren arz için bk. COA.C.BH.220:10241:1; Bezhanede her sene üretilen altmış bin zira' yelken bezi için gerekli olan on bin vukıyye pamuk ipliğinin Aydın, Mentese ve Tirkemiş sancaklarından her bir vukıyyesi 60 paraya satın alındığını belirten arz için bk. COA.MAD.d. No. 10451, s. 105; donanma kalyonlarının yelken bezlerini imal eden Bezhanenin her sene ürettiği olduğu altmış bin zira' bez için gerekli olan on bin vukıyye pamuk ipliğinin her bir vukıyyesinin 60 paraya satın alınacağına dair Aydın muhassılı ile Aydın Sancağı'ndaki kadınlara ve naiblere hitaben yazılan hüküm için bk. COA.C.BH.175:8225:1; Tersane-i Amireye Bezhane tarafından eksik teslim edildiği için bezcibaşı zimmetinde biriken yüz kırk iki bin dört yüz zira' yelken bezinden acil olarak otuz bin zira'nın teslim edilmesi için bezcibaşıya teklifte bulunulduğunda her bir zira' 38 akçe ile imal etmesinin mümkün olmadığını bildiren hüküm için bk. COA.C.BH.175:8225:1.

²⁷² Şah Sultan'ın kethüdası İbrahim Ağa'ya ihale kılınan pamuk ve pamuk ipliği mukataasına dahil Rumeli ve Rumeliye bağlı köylerde alım satımı yapılan pamuğun her bir vukıyyesinden 3 akçe, pamuk ipliğinden ve elvandan 6 akçe ve kozalı pamuğun her bir vukıyyesinden 2 akçenin vergi olarak tahsil edilmesi hakkında 31 Ekim 1792 tarihinde Selanik Sancağı mutasarrıfına, Selanik kadısına ve Selanik gümrük

Tablo 2.3. 18. Yüzyılda Çeşitli Şehirlerden Elde Edilen Pamuktan Alınan Vergi Miktarı.

Toplandığı Yer	Cinsi: Bez (Bez)	Her Bir Vukıyyesine Ödenen Vergi	Tarih
Rumeli	Bez	3 Akçe	1792/1793
Nefs-i İstanbul	Bez	3 Akçe	1792/1793
Bayındır	Bez	6 Akçe	1793/1794
Karaman-Konya	Bez	3 Akçe	1793/1794
Sayda	Bez	1 Para	1793/1794
Boğazhisarı	Bez	1 Para	1794/1795
Gelibolu	Bez	1 Para	1795/1796
Adana	Bez	1 Para	1801/1802
İstanbul	Bez	1 Akçe	1807/1808

Vergi miktarının İstanbul'a yakın yerler ile Batı Anadolu bölgesinde yer alan şehirlerde nispeten fazla olması buradaki üreticilerin sadece devlet için değil piyasa için de üretim yapıyor olmaları ve buralarda hayatlarını bu maddenin üretim ve ticaretiyle kazanan çok sayıda hane halkının bulunmasıyla ilgilidir. Öyle ki bu kaza ve köylerde yaşayanlar diğer bölgelerde yaşayan üreticilere göre iklim, ham madde ve pazar üstünlüğünden kaynaklanan bir maliyet avantajına sahiptiler. Bu avantaj onların iç ve dış piyasalarda kendilerine hatırı sayılır bir yer bulmalarını sağlamaktaydı. Üstelik Batı Anadolu Bölgesi'nin iç kesimlerini kıyıdaki liman ve iskelere bağlayan Bakırçay, Büyük Menderes, Küçük Menderes ve Gediz ovaları pamuk üreticilerine kolay bir şekilde iç ve dış pazarlara ulaşma imkânı sunmaktaydı. Özellikle İzmir Limanı'na gelen Avrupalı tüccarlar açısından bu bölgenin pamuğu, kalite ve fiyat uygunluğu avantajına sahiptir.

eminine hitaben yazılmış hüküm için bk. COA.C.ML.35:1572:1; pamuk ve pamuk ipliği mukataasına dahil yerlerden Nefs-i İstanbul, Rumeli ve Anadolu iskeleleri ile kasaba ve köylerinde alım satımı yapılan pamuğun her bir vukıyyesinden zamlı olarak 1 para, pamuk ipliğinden 2 para ve kozalı pamuktan 1 akçe tahsil edilmesinin kararlaştırılmış olduğunu bildiren 22 Şubat 1793 tarihli hüküm için bk. COA.C.ML.747.30442:5; Bayındır Kazası'nda sade pamuk ve çekirdekli pamuğun her bir vukıyyesinden 3 akçe, pamuk ipliğinden 6 akçe ve kozalı pamuktan 1 akçe vergi tahsil edildiğine dair hüküm için bk. COA.C.ML.622:25636:2; Nefs-i Karaman, Konya ve Karapınar kazalarında sade pamuk ve çekirdekli pamuğun her bir vukıyyesinden 3 akçe, kozalı pamuktan 1 akçe, pamuk ipliği ve elvandan 6 akçe vergi tahsil edilmekte olduğuna dair arzihal için bk. COA.C.İKTS. 24:1186:1; Sayda, Akka, Beyrut ve Şam'da pamuğun her bir vukıyyesinden zamlı 1 para, pamuk ipliğinden 2 para ve ve kozalı pamuktan 1 akçenin vergi olarak tahsil edilmesine karar verildiğine dair hüküm için bk. COA.C.ML.146:6166:1; Biga ve Boğazhisarı'nda pamuktan zamlı olarak 1 para, pamuk ipliğinden 2 para ve kozalı pamuktan 1 akçenin vergi olarak tahsil edildiğine dair hüküm için bk. COA.C.ML.18:848:1; Gelibolu'da pamuktan zamlı olarak 1 para, pamuk ipliğinden 2 para ve ozalı pamuktan 1 akçe vergi tasıl edildiğine dair hüküm için bk. COA.C.ML.263:10782:3; Adana Eyaleti'nde pamuktan 1 para, pamuk ipliğinden 2 para ve kozalı pamuktan 1 akçe vergi alınmakta olduğuna dair hüküm için bk. COA.C.ML.73:3358:1; İstanbul'da pamuktan 1 akçe, ve pamuk ipliğinden 2 akçe vergi tahsil edilmekte iken nizama aykırı olarak pamuğun vergisine 2 akçe zam, pamuk ipliği vergisine 4 akçe zam yapılmış olduğunu bildiren arz için bk. COA.C.ML.479:19542:1.

3. MUHASİM DEVLET DONANMALARINA GENEL BAKIŞ

Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyılda denizlerde siyasi, iktisadi ve askeri olarak rekabet halinde olduğu devletlerin başında Rusya, Venedik, İngiltere, Hollanda ve Fransa gelmekteydi. Rekabetin yoğunlaştığı yer ise Akdeniz'dir. İngiltere Akdeniz'deki ticari çıkarlarını korumak için burada bulunurken Fransa başlangıçta Levant Bölgesi'ndeki ticari çıkarları daha sonra ise İngiltere ile olan siyasi ve askeri rekabetinden dolayı Akdeniz'de bulunmaktaydı. Venedik ise eskiden beri kendi lehine devam edegelen mevcut durumu korumak için faaliyet gösterirken Rusya sıcak denizler politikası istikametinde uluslararası çıkar çatışmalarından yararlanarak Akdeniz'de kendisine varlık alanları açmaya çalışmaktaydı. Yelkene ağırlık veren kalyon çağına daha erken geçmiş olan ve okyanus aşırı sömürgelere sahip Kuzey Avrupa devletlerinin Akdeniz'deki varlığı buradaki ezeli rekabeti hızlandırmaktaydı.

Avrupa'da savaş gemisi tasarımının temel unsurları 1650-1850 arasında değişmeden kalmıştır. Bu meyanda gemiler ahşaptan yapılmıştır ve kenevir veya Manila halatları tarafından kontrol edilen hareket gücü için yelkenler kullanılmaktadır. Büyük savaş gemileri, tüm direklerde kare yelkenli üç direkli bir teçhizat kullanmaktaydı. Daha küçük gemilerde ise bir ve iki veya üç direk kullanılarak kare, ön ve arka yelken planları kullanılmıştır. Her teçhizat, kullanım kolaylığı, insan gücü ekonomisi veya belirli şartlar için uygunluk açısından Avrupa ülkelerine özel avantajlar sunmuştur²⁷³.

3.1. Avrupa'da Yelkenin Gelişimi

Yelkeni ilk yapanların Mısırlılar olduğu düşünülmektedir. Yelken, Mısırlılar vasıtasıyla Fenike ve Yunanlara, daha sonra ise Yunanların yerini alan Romalılar vasıtasıyla Avrupalılara geçmiştir. Mısır'ın coğrafi ve iklim koşulları yelkenin bu ülkede ortaya çıkmasına imkân sağlamıştır. Yelkenin diğer bir malzemesi olan keten bitkisini yetiştirme ve bunu iplik haline getirme becerisi de ilk olarak Nil Nehri Deltası'nda gelişmiştir. Bunun arka planında, Nil Nehri'nden taşımacılıktan sulamaya, avcılıktan savunmaya varıncaya kadar birçok alanda yararlanma ihtiyacı yatmaktaydı. Tarımda sulamaya duyulan ihtiyaç Mısırlıları Nil Nehri'nden yararlanma fikrine götürmüştü, bu fikir de beraberinde onları Nil Nehri'nde yüzecek tekneleri tasarlama fikrine götürmüştür. Bu nedenle yelkenli gemiyi ilk yapanların Mısırlılar olduğu sanılmaktadır²⁷⁴.

Avrupa'da yelkenin gelişimi, farklı evreler ve dönemler izleyerek, birden fazla toplumun katkısıyla ve sürekli gelişip çeşitlenerek devam eden bir seyir izlemiştir. Uzun bir süre için Avrupa'da gemiler küçük ve tek bir direğe sahip gemiler olarak kalmıştır. Bu gemiler pusulası olmadığı ve okyanus koşullarına dayanıklı bulunmadığından kıyıda nadiren ayrılabilmekteydi. Bir rüzgâr olduğunda bunlar köşeli yelkenler tarafından desteklenen kürekler kullanmaktaydılar. Kuzey Avrupa sularında, 15. yüzyıldan önce tek direkli gemilerden başka iki ya da üç direkli gemilerin olduğuna dair herhangi bir belirti yoktur. Avrupa gemilerinde civadira²⁷⁵ yelkeni yüz elli yıldan fazla bir süre bir ve iki direkli gemilerde kullanılmıştır. Üç direkli gemilerin ortaya çıkışından sonra mayistra²⁷⁶ yelkeni kullanılmaya başlanmıştır. 7. yüzyılda Arapların yayılmasıyla birlikte üçgen Latin yelkeni yaygınlaşmış ve bu yelken gemilerin ön ve arka direğine kurulmuştur. Ama bu değişim istisna tutulacak olursa 9. yüzyıldaki tipik Akdeniz gemisi ile 700 yıl önceki Romalıların hububat gemileri arasında çok az fark vardır. Mayistra ve civadira yelkeni bu gemilerde yaygın biçimde kullanılmaktaydı. Çeşitli

²⁷³ Andrew Lambert, *War Sea In The Age Of Sail, 1650-1850*, Cassell, London, 2000, s.27.

²⁷⁴ Deniz Yalçınkaya, *Antikçağ Akdeniz Medeniyetlerinde Kullanılan Denizcilik Terimlerinin İncelenmesi*, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2016, s. 57.

²⁷⁵ Civadira, gemilerin baş tarafına eğik bir şekilde dikilen güçlü ve sağlam direklerdir. (bk. Nutki, *age.* , s. 47)

²⁷⁶ Mayistra, İtalyanca "maestra"dan gelen bir terim olup grandi direğinin en altında bulunan yüksek serene denmektedir. (bk. Nutki, *age.* , s. 194.)

heykel ve paralarda mayistra yelkeni dikey ve ön direğe çok yakın bir karakterde gösterilmiştir²⁷⁷.

Yelken konusundaki teknolojik gelişmelerin yavaş olmasının bir sonucu olarak ani ve hızlı değişimlerden daha çok, uzun bir süre devam eden istikrarlı bir çizginin varlığından söz etmek mümkündür. 2. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar geçen on üç yüzyıllık dönemde yelkenle ilgili değişen tek şey köşeli yelkenler için Latin yelkeninin²⁷⁸ ikame edilmesidir. Öyle ki bir artemon²⁷⁹ üzerine oturtulan bir Latin yelkeni, gemicilere Romalıların küçük köşeli yelkenlerini olağanüstü bir mayistra yelkeni gibi kullanma imkânı sağlamıştır. İşlevsel olarak Latin yelkeni, artemonun gereksiz yere öne çıkışını engellerken ön ayağının da ileri uzamasını sağlamıştır. Dahası Latin yelkeni bir civadira yelkeninden daha çok bir ön direk gibi serenin²⁸⁰ standardize edilmesine hizmet etmiştir. Sağa doğru ileri yansıtılan büyük bir Latin yelkeni 18. yüzyılın sonlarına kadar Akdeniz’de yaygın biçimde kullanılmıştır. Nihayetinde mizana direği²⁸¹ üzerine ayarlanabilen hem köşeli yelkenler hem de Latin yelkenleri, dikey bir mayistra yelkeni ile birleştirilmiştir²⁸².

Üç direkli bir gemi, ilk yapıldığı zamanlar ikinci ve üçüncü direkte büyük bir mayistra yelkeni ve her bir direkte çok küçük bir gabya yelkeni ile üçüncü direkte bir tane Latin mizana yelkeni taşımaktaydı²⁸³. Bu gemide trinkete yelkenin temel amacı bir baş yelken gibi hareket ederek rüzgârın geminin başını çevirmesine engel olmaktır. Bunu mümkün kılmak için ön direk, mümkün olduğu kadar ileriye doğru yerleştirilmiştir. Ama ön direk için çok sağlam bir destek sağlanması mümkün olmamıştır. Bunun sebebi trinkete yelkeninin²⁸⁴ birincisinde çok küçük olmasıdır. Hem yelken hem de yelken direği tarihsel süreçte hacim olarak yavaş yavaş büyüyen bir seyir izlemiştir²⁸⁵.

Yelken, Avrupa’da Orta Çağ ve Yeni Çağ boyunca hem savaş hem de tüccar gemilerinde kullanılmaktaydı. Bu iki gemi türünün bu dönemlerde görünüş olarak birbirinden ayırt edilmesi oldukça güçtür. Tüccar gemileri kolaylıkla savaş gemilerine ya da tersine savaş gemileri kolayca tüccar gemilerine dönüştürülebilmekteydi. Bu iki gemi türünün birbirinden ayrışmaya başlamasında kilometre taşı, topun gemilerde kullanılmaya başlanmasıdır. Çünkü tüccar gemileri savaş gemileri gibi boydan boya top lombarlarıyla kaplı değildir. Bahsedilen toplar küçük ve savaş zamanı taşınabilir olduğu sürece herhangi bir yapısal değişiklik geçirmeksizin kış küpeştesine monte edilmişlerdir²⁸⁶. Daha sonra 1501’de De Chargest isminde bir Fransız gemi ustası, geminin üst güvertesi yerine geminin güverte altındaki gövdesine lombarlar açma

²⁷⁷ Yalçinkaya, *age.*, s. 57.

²⁷⁸ Latin yelken, bir serene bağlanarak direğe eğik durumda kaldırılan üçgen yelkendir. (bk. Nutki, *age.*, s. 178)

²⁷⁹ Artemon, Antik Yunanca’da ön yelken ve trinkete yelkeni anlamına gelmektedir. Trinkete, yelkenli gemilerde pruva direğinin en altında bulunan ana sereni ve bu serene bağlanan yelken anlamına gelmektedir. Sözcüğün kökeni İtalyanca’dır. Bir artemon standart bir kadırganın ana yelkeni ile aşağı yukarı aynı boyuttadır ve milattan önce 6. yüzyıla kadar uzanan bir geçmişi vardır. (bk. Yalçinkaya, *age.*, s. 107.)

²⁸⁰ Seren, yelkenli gemilerde direkler üzerine yelken açmak ya da işaret kaldırmak için kullanılan yatay olarak bağlanmış uçları ince gönderdir. (bk. Karayazgan, *age.*, s. 113.)

²⁸¹ Mizana direği, üç direkli gemilerin en kış tarafındaki direktir. Dört direkli olursa en kıştaki direğe kontra mizana denilmektedir. (bk. Nutki, *age.*, s. 204.)

²⁸² G. S. Laird Clowes, *Sailing Ships, Their History-Development*, Part I Historical Notes, Third Edition, 1932, London, s. 52.

²⁸³ Gabya yelkenleri, ana yelkenlerin üzerindeki yelkenlerdir. (bk. Nutki, *age.*, s. 103.)

²⁸⁴ Trinkete yelkeni, trinkete sereni üzerine çekilen yelkendir. (bk. Nutki, *age.*, s. 296.)

²⁸⁵ Clowes, *ibid.*, s. 56.

²⁸⁶ Küpeşte, güverte hizasından iskarmoz başlarına mihlanan dikmelere kaplanmış olan kaplamaların teşkil ettiği siperlere ve borda kaplamalarının en üst güverteden yukarı kalan aksamına denir. (bk. Gürçay, *age.*, s. 266.)

fikrini öne sürmüştür²⁸⁷. Böylece top savaş gemilerinde bordalara monte edilmeye başlanmıştır. Yeni gelişmeler ışığında toplar büyüdükçe onları geminin daha düşük seviyelerine taşıma ihtiyacı zorunluluk kazanmış ve birçok Avrupa ülkesinde top lombarları geminin küpeştesi altındaki bordalara monte edilmiştir. Birkaç yüzyıl boyunca top lombarları sorunu savaş gemisi ve tüccar gemisi arasındaki farklılığı iyice belirgin hale getirmiştir. Ancak bu ayırım fazla uzun sürmemiştir. Çünkü deniz aşırı ve okyanus ötesi ticaret yapan tüccar gemileri, kendilerine yönelik saldırılardan kendilerini koruyabilmek amacıyla savaş gemilerine benzemek için o kadar ağır biçimde silahlandırılmıştır ki bu ayırım 17. yüzyıla kadar bile sürmemiş ve gemiler yeniden bir birine benzemeye başlamıştır²⁸⁸.

Uzun süren gelişmelerin sonucunda yelkenleri işlevsel kılan yelken bezi Avrupa'da önemli bir ticari meta haline gelmiştir. Gemilerin hareket etmek için yelkene ihtiyaç duyması bu metayı değerli hale getirmekteydi. Devletler bu metaya ulaşmak için kendi ihtiyaçlarına uygun usuller geliştirmişler, arz güvenliğini sağlamak için yelken bezinin yurt dışına çıkışını yasaklayan önemler dâhil bir dizi önem almışlardır. Bununla birlikte yelkenlere hayat veren yelken bezlerinin, Avrupa'da gemileri hareket ettirmenin haricinde başka amaçlar için de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Fransız romancı Victor Hugo'nun *Deniz İşçileri* isimli romanında anlattığı olaylar dikkate alınacak olursa, yelken bezinin gemilerde su alan kısımları tıkamak için de kullanıldığı görülmektedir. Neme karşı gemiyi daha dayanıklı hale getirmek ve yakıcı güneş ışığından daha az etkilenmesi sağlamak amacıyla zift ve katrana sürülmüş olan yelken bezleri, deniz ile geminin iç kaplaması arasında iyi bir duvar vazifesi görmektedir²⁸⁹.

Avrupa'da yelken bezi sadece gemilerde değil normal elbiselerin imalatında da kullanılmaktaydı. İngiliz Kralı I. James, 1621'de İskoçya'da Masraf Yasası'nı yürürlüğe koyduğunda yeni düzenlemeye göre memurlar elbiselerinde düğme ve dizbağları hariç gümüş taşıyamayacaktır. Memurlar sadece kumaş, pamuklu kadife, yelken bezi ve İskoçya ürünü olan elbiseleri giyeceklerdi²⁹⁰. Bu bilgi bize Avrupa'da yelken bezinin elbise yapımında dolaylı olmaktan ziyade doğrudan kullanıldığını göstermektedir.

3.2. Osmanlı'ya Muhasım Devlet Donanmaları

Osmanlı donanmasıyla aynı dönemlerde boy gösteren İngiliz, Venedik, İspanyol, Hollanda ve Fransız donanmaları, hükümetlerinin stratejik amaçları doğrultusunda aynı ya da farklı denizlerde faaliyet göstermekteydiler. Birer Akdeniz donanması görünümüne sahip olan Osmanlı ve Venedik donanmalarını saymazsak, diğer donanmaların okyanus ötesi ikmal istasyonları ve gemi yapım tersaneleri bulunduğundan adı geçen devletlerin donanmaları okyanus koşullarına göre tasarlanmıştır. Her muhasım devlet donanmasının birbirine benzeyen ve birbirinden ayrılan gemi inşa ve donatım usulleri bulunmaktaydı. Ancak belirtmelidir ki bunlar içerisinde kendi yerli kaynakları ile kendi kendini var ve idame eden sadece Osmanlı donanmasıdır. Osmanlı Devleti, kendi ihtiyaçlarını kendi imkânlarıyla karşılamayı hedefleyen otarşik bir iktisadi sistem içerisinde donanmasının ihtiyaçlarını da kendi sınırları içerisinde karşılamaya özen göstermiştir. Bu istikamette demiri Samakov'dan getirtmiş, keresteyi Kocaeli Sancağı, İznik, Lâpseki, Pınarhisar, Vize, Kırkkilise, Bigadiç, Bolu, Balıkesir, Biga, Göynük, Manyas, Karasu, Kandıra, Kirmasti, Gönen, Aydınçık, Kastamonu, Tırhala, Gökçedağ, Güvercinlik, Maraş Dağları, Yozgat, Sudebolu, Ahyolu'dan temin etmiş, barutu Baruthane-i Amireden ya da İstanbul, Rusçuk ve Erzurum'daki barut işletmelerinden, güherçileyi Bursa, Erikli ve Karaman'dan, kendiri Canik Sancağı'ndan, zift ve katranı Erikli, Samako ve

²⁸⁷ Lombar, yelken gemilerinde, top namlularının bordadan dışarıya çıkarılmaları için açılmış olan kare şeklindeki kısımdır. (bk. Nutki, *age.*, s. 181.)

²⁸⁸ Clowes, *ibid.*, s. 56.

²⁸⁹ Victor Hugo, *Deniz İşçileri*, Dünya Klasikleri, çev. : Nesrin Altınova, Oda Yayınları, İstanbul, 1994, s. 360.

²⁹⁰ Edward Baines, *History of the Cotton Manufacture In Great Britain*, Cambridge University Press, London, 2015, s. 95.

Karamürsel'den, sütun ve sereni Erikli, Bartın ve Amasra'dan, sicim, fitil, üstüğü ve gemi mürettebatı için pirinç ile mercimeği Mısır'dan, peksimeti Semendire'den, yelken bezini Boğazhisarları, Gelibolu, Eceabad, Kıbrıs ve Mısır'dan, teli ise Bafra, Ünye, Çarşamba ve Perşembe'den karşılamıştır²⁹¹.

3.2.1. İngiliz Donanması

Dönemin etkili donanmalarından biri olan İngiliz donanması, İngiltere'nin deniz ötesi sömürgelerinin yer aldığı Akdeniz, Hint Okyanusu, Atlantik Okyanusu ve Pasifik Okyanusu gibi büyük denizlerin koşullarına göre tasarlanmıştır. İngilizler, deniz ötesi ticaretin artan talepleri ile İngiliz ticaretinde yaşanan yapısal değişimi savaş gemilerinin tasarımına yansıtmayı başarmışlardır. İngiltere'nin siyasi, askeri ve ticari ihtiyaçlarının gerektirdiği gemileri inşa ederek donatmışlar ve buna uygun tersane altyapısını meydana getirmişlerdir. İnşa edilen İngiliz donanmasının asli işlevi sömürgeleri tutmak, sömürgeler ile İngiltere arasındaki ticaret yollarının güvenliğini sağlamak ve İngiltere'ye karşı kıta Avrupası'ndan gelebilecek istila tehditine karşı ülkeyi savunmaktır. Bir ada ülkesi olması münasebetiyle Avrupa'da yaşanan istila ve savaşlardan kendisini korumak için coğrafyanın kendisine sunmuş olduğu bir avantaja sahiptir. Bu avantaj onun bir ada ülkesi olmasıdır. Manş Denizi bu ülkeyi kıta Avrupa'sından kara vasıtasıyla gelebilecek istila ve işgal tehlikelerine karşı koruyan bir duvar işlevi görmektedir. İngiltere, ticari ve ekonomik olarak Avrupa'ya bağımlı olduğu için burayla olan bağlantısını deniz üzerinden sağlamaktaydı. Bu yüzden denizlere gereken önemi vermesi gerekmektedir. Dahası İngiltere'yi besleyen sömürgelerin Mısır, Hindistan, Avustralya, ya da Kuzey Amerika gibi deniz ötesi coğrafyalarda yer alması bu ülkeyi denize komşu sıradan bir ülkeye kıyasla daha fazla denizlere ilgi göstermeye ve önem vermeye sevk etmiştir. Bu ilgiden en fazla nasibi ise İngiliz donanması almıştır. Bir dizi coğrafi, siyasi, askeri ve ticari koşulun zorlayıcı baskısı altında İngilizler, güçlü bir donanma kurma mecburiyetine doğru zaman içerisinde evrildiler. Bunun için sömürgelerinde yeni tersaneler kurdular, savaşlarda düşmanlarından ele geçirdikleri gemileri yeniden geliştirdiler, donanma işlerine bakmak için kurum ve kuruluşlar meydana getirdiler.

İngiltere'de cumhuriyetçiler ve kralcılar arasındaki iç savaşın (1644-1651) sona ermesi neticesinde kralcılar yenilmesi ve parlamantonun yönetimi ele almasıyla denizcilik konusundaki gelişmelerin önü açıldı. Vergileme ölçeği yumuşatılarak donanma tamamlamaya çalışıldı. Ardından yeni bir filo inşa edildi. Bu filo İngiltere'nin çıkarları için birçok denizde muhasım devlet donanmasıyla mücadele etmiştir. İngiliz

²⁹¹ Sudebolu ve Ahyolu kadılarına hitaben yazılan ve bu kazalardan kadirge kerestesi toplamak için gönderilen çavuşların İstanbul'a dönmeleri için gönderilen hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 5. s. 210; Balıkesir, Biga, Manyas, Kirmasti, Bergama, Aydıncık, Tırhala, Gökçedağ ve Güvercinlik kazalarından çam kerestesi toplanması için hassa bostancı başlarından Hızır'ın mübaşir olarak atandığı hakkındaki hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 81. s. 116; Vize beyine hitaben yazılan Sudebolu ve Ahyolu kazalarında binası ferman olunan yirmi kıta kadirgalarının ihtiyacı için reyanın kereste kesilmesi için seferber edilmesine dair 20 Ocak 1566 tarihli hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 5. s. 163; Pınarhisar kadısına hitaben yazılan edası lazım olan keresteyi tamamlaması emri için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 5. s. 212; Sinop'ta bina olunan gemilere lazım olan üstüğü ve zift için Kastamonu beyine hitaben yazılan hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 10. s. 134; Pazarcık kazasından zift talep edilen 20 Haziran 1566 tarihli hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 10. s. 6, Hersek, Nevesin ve Neretva kadılarından zift, katran ve gemi kerestesi talep edilen hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 46. s. 46; Kıbrıs Adası'ndan yelken bezi temin edildiğini gösteren hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 47. s. 84; Mısır beylerbeyi ve mal nazırı olan İbrahim Beyden donanma mühimmatı için yelken bezi ve üstüğü istendiğini bildiren hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 3 s. 115; Erikli ve Samako kadılarına hitaben yazılan ve Tersane-i Amire'de inşa olunan birer adet kalyon ve mavna için katran talep edildiğine dair hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 103 s. 11; donanma kalyonları için İznikmid Kazası ve Kocaeli Sancağı'nda bulunan Gedik Ali isimli tüccardan yüz kantar demir alınması hakkındaki hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 103 s. 45; Canik mutasarrıfı olup kendir muhassılı olarak atanan Hasan'a hitaben yazılan ve zamanıyla kendirin toplanıp gönderilmesi hakkındaki hüküm için bk. COA.A.DVNS.MHM.d. No. 108, s. 49.

donanmasının savaşlarda edinmiş olduğu tecrübeler, donanma için gerek savaş stratejileri, gerek organizasyon ve gerekse de mürettebat rejiminin oluşturulmasına kaynaklık etmiştir. Birinci Hollanda Savaşı'nda (1652-1654) düzenli savaş hattı taktiği İngiliz donanması tarafından ilk defa kullanılmıştır. Oliver Cromwel (1599-1658) tarafından atanan Blake, Deane ve Popham gibi denizciler tersaneleri mümkün olduğu kadar verimsizlik ve yolsuzluktan temizlemeye çalışmışlardır²⁹². Birinci Hollanda Savaşı (1652-1654) sırasında alanında uzman seçkin deniz alayları oluşturulmaya çalışılmış ve gemi mürettebatı için yeni savaş talimatları hazırlanmıştır. Donanma gemilerinde mürettebat tarafından çıkarılacak isyanlarla başa çıkabilmek için çok geçmeden yeni bir disiplin kanunu yürürlüğe konulmuştur²⁹³.

Kral II. Charles'in (1660-1685), 1660'da tahta çıkması ile Yüksek Amirallik Lordluğu adıyla daha önceden var olan ancak işlevini yitirmiş olan bir kurum, yeniden ihdas edilmiştir. Bu kurumun başına ise kralın kardeşi ve York Dükü olan James, başkan olarak tayin edilmiştir. James ise bir kanun kâtibi olan Samuel Pepys'ten donanmanın yeniden yapılandırılması için yararlanmıştı. Bu kişi tersanelerde herhangi bir tecrübeye sahip olmamasına ya da herhangi bir deniz savaşına katılmamış olmasına rağmen kralın ve kralın kardeşinin desteği ile donanmada köklü bir dönüşüm sürecini gerçekleştirmeyi başarmıştır. Bu dönüşümlerin başında ise donanma için arşiv kayıtlarının tutulmaya başlanması, yeni gemi modellerinin hazırlanması, donanma için mürettebat ve erzak temini meselelerinin çözüme kavuşturulması gelmekteydi. İngiliz donanması 150 yıl kadar Samuel Pepys'in tayin ettiği esaslar dairesine yönetilip sevk ve idare edilmiştir²⁹⁴.

İngiliz donanması, faaliyetlerinde kazandığı tecrübe ve başarılarla 18. yüzyıldan önceki yüzyıllarda elde etmiş olduğu kazanımların üstüne bu yüzyılda yeni kazanımlar eklemeyi bilmiştir. Bu meyanda gemiler arasında iletişimi kolaylaştırmak için anlaşılır ve yeterli sinyal kodları oluşturulmuştur. Bu önemli bir gelişmeydi. Çünkü daha önceki zamanlarda bir kaptan, amiralin bayrak gemisinin seren kolundan kalkan bir bayrak gördüğü zaman talimatların ilgili sayfasından bayrakları tanımaya ve yerini bildirmeye çalışmakta bu ise yapılacak olan manevralarda zaman kaybına sebep olmaktadır. Amiral Howe ise 1776'da kendilerinin daha kolay tanınmasını sağlayacak şekilde alfabetik sinyaller sistemini geliştirmiştir²⁹⁵.

İngiliz donanması, 18. yüzyılda dünyanın her yerinde oldukça faaldir. Bu donanma, 1775-1783'te Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nda asillerle, 1778-1783'te Fransa ile, 1779-1783'te İspanya ile, 1780-1783'te Hollanda ile yapılan savaşlarda ve 1778-1782'de Marathas ve 1780-1784 Mysore savaşlarında görev yapmıştır. 1789 Fransız İhtilali sonrası ortaya çıkan Napolyon savaşları sırasında İngiliz donanması, 1795-1802'de Fransa ile, 1795-1802'de Hollanda ile, 1796-1802'de İspanya ile, ve 1799'da Maysore ile savaşmak zorunda kalmıştır. 1801'de Danimarka ile ve 1798'de İrlanda İsyanı ile mücadele edip aynı yüzyıl içinde Hindistan ve Kuzey Amerika'da ortaya çıkan diğer muhalif hareketlerle de yüzleşmek durumunda kalmıştır²⁹⁶. Ama bu kadar çok sayıda göreve rağmen İngiliz donanması hep tek cepheli olarak savaş yapmıştır. Hiçbir zaman aynı anda birden fazla donanmayla savaşmak zorunda kalmamıştır. 1770'te Falkland Adaları krizinde Bourbonlarla savaştığında Amerika'daki 13 koloni ve İrlanda sakin durumdadır. 1775'te İngiltere'ye karşı Amerikan İsyanı çıktığında İngiltere başka yerlerde yapılan savaşlarla yüzleşmek zorunda değildir. Bu kronoloji ve bahsedilen olgular, İngiliz İmparatorluğu'ndaki insan yığınlarını askeri bir sistem gibi harekete geçirme yönünde İngiltere hükümetini etkilemiştir. Bir sahada meydan okumanın olmayışı İngiltere hükümeti için önceliklerde gerekli değişimi yapmayı ve kaynakların seferber edilmesini mümkün kılmıştır²⁹⁷.

²⁹² Antony Preston, *History Of The Royal Navy*, Bison Books Corp, London, 1983, s. 23.

²⁹³ Preston, *ibid*, s. 26.

²⁹⁴ Preston, *ibid*, s. 30.

²⁹⁵ Preston, *ibid*, s. 37.

²⁹⁶ Jeremy Black, *Britain As A Military Power 1688-1815*, UCL Press, 1999, s. 286.

²⁹⁷ Black, *ibid*, s. 287.

İngiliz donanmasının Manş Denizi, Akdeniz, Atlas Okyanusu, Büyük Okyanus ve Avusturalya'da savaş için bekleyen filoları vardır. En güçlü filosu ise İngiltere ana karasını korumakla görevli olan Manş filosudur. İngiltere'nin bir ada konumuna sahip olması ama kültürel ve siyasi olarak Avrupa'nın da bir parçası olması nedeniyle rakiplerine karşı üstünlük sağlama düşüncesi beraberinde donanmayı güçlendirmeye arzusunu getirmiştir. İngiliz donanması, 17. yüzyılda yaptığı bir dizi atılımla 18. yüzyıldaki gücüne erişmiştir. 19. yüzyılda ise bu gücünün doruk noktasına çıkmıştır. Gemi sayısı ve hacim olarak iki yüz yılda olağanüstü derecede büyümüştür. Bu meyanda 1641 yılında İngiliz donanması kırk iki savaş gemisinden oluşup toplam tonajı 22,411 ton iken, 1858 yılında imal edilen sadece Scot Russel'in toplam ağırlığı 22,500 tondur²⁹⁸. 1702 yılında İngiliz donanmasında çeşitli büyüklükte iki yüz yetmiş iki savaş gemisi ve kırk bin mürettebat mevcutken 1800 yılında dokuz yüz bir gemi ve yüz kırk altı bin mürettebat mevcuttu. Toplam tonaj bir yüzyılda 159,020 tondan 966,000 tona çıkmıştır²⁹⁹.

İngiliz donanması, Avrupa ve dünyanın farklı noktalarında gerçekleştirdiği savaşlarla büyüyerek gelişmiştir. Ama en çok da 18. yüzyılda İngiltere'ye yönelen tehdit ve meydan okumalara tepki vererek gelişip güçlenmiştir. Avrupa ya da dünyanın farklı yerlerinden İngiltere'ye ya da İngiliz çıkarlarına yönelen tehditler, bunlara hızlı ve sert cevap verme ihtiyacını da beraberinde getirmekteydi. Her meydan okuma İngiliz donanması için sorun ve çözümü yeniden tanımlamayı mecburi kılmakta bu ise denizcilik alanında düşmanlarının imkânlarını değerlendiren ve ona göre tedbir alan bir aklın inşasını zorunlu kılmaktaydı³⁰⁰.

Savaş gemilerinin sayısı ve ağırlığı kadar bu gemilerde görev yapan mürettebatın niteliği de İngiliz donanmasının edinmiş olduğu tecrübeler istikametinde zaman içinde iyileşmiş ve gelişmiştir. İngiltere'de denizci nüfusu 18. yüzyıl boyunca istikrarlı biçimde artmıştır. Bu artışta Hindistan, Amerika ve Uzak Doğu gibi ülkelerle gelişen deniz ötesi ticaretin büyük rolü vardır. 18. yüzyılda gemicilik endüstrisinin hızla genişlemesi ve istikrarlı ücret artışları gemilerde çalışmak isteyen insanları kendine çekmiştir. Bu ise İngiltere donanması için insan gücü arzında bir artış anlamına gelmekteydi. 1739 ve 1783 arasındaki üç büyük savaş sırasında savaş gemilerindeki denizcilerin önemli miktardaki artışı, yetenekli insan gücü havuzunda hızlı bir artışa sebep olmuştur. Donanma alanında başka ülkelerden farklı olarak İngiltere'de ustalıklı işleyen bir denizcilik müessesesi vardır. Burası donanma işlerini koordine etmekte ve denizcilikte çalışacak insan kaynaklarını yönetmekteydi. Bu gelişmeler denizciler ismiyle emek piyasasında yeni bir sınıfın ortaya çıkmasında rol oynamıştır³⁰¹.

İngiliz donanması, 18.yüzyılda bir dünya donanması vasfını taşımakta olup “Royal Navy” olarak isimlendirilen donanma, dünyanın bütün denizlerinde faaliyet gösterebilecek insan kaynağı, donatım, imkân ve kabiliyete sahip bulunmaktadır. Kronolojik açıdan başlangıçta İngiliz donanması, İngiltere'de inşa edilmiştir. Donanmanın inşa edildiği tersaneler ve ihtiyaç duyulan insan kaynakları doğal olarak İngiltere'den karşılanmıştır. Lakin donanma büyüdükçe ihtiyaç duyulan donanma malzemeleri önceleri İngiltere'den karşılanırken daha sonra iç kaynaklar ihtiyaca cevap veremez hale gelmiş ve Baltık Denizi bölgesinden temin edilmeye başlanmıştır. 18. yüzyılda donanma malzemeleri, Baltık Denizi bölgesine ilave olarak ona hayli uzak bir yer olan Kuzey Amerika'dan da temin edilmekteydi. Mesela İngiliz donanması için ham kereste Kuzey Amerika'dan getirilmekteydi. Ancak İngiliz hükümeti, artan üretim maliyeti nedeniyle 18. yüzyılda bunu ikinci plana iterek Kuzey Avrupa'dan işlenmiş kereste ithalatına yönelmiştir. Maliyetler bu yüzyılda öyle artış göstermiştir ki kereste, demir ve yelken bezi gibi ham maddeyi oluşturan malzemelerin maliyeti geminin

²⁹⁸ Hans Busk, *The Navies Of The World, Their Present State And Future Capabilities*, London, 1859, s. 51.

²⁹⁹ Busk, *ibid*, s. 51.

³⁰⁰ Richard Harding, *Seapower And Naval Warfare(1650-1830)*, UCL Press, London, 1999, s.83.

³⁰¹ Harding, *ibid*, s. 231.

toplam inşaat maliyetinin yarısından fazlasını oluşturmuştur. Ham madde içinde de asıl maliyet unsuru kereste olarak kalmıştır³⁰².

İngiliz donanmasına malzeme sağlayan okyanus ve denizlerde konuşlu deniz depoları bulunmaktaydı. Bu depolar Akdeniz, Baltık Denizi ya da Atlas Okyanusu gibi İngiliz filolarının görev yaptığı bölgelerde konuşlandırılmıştır. Böylece İngiliz savaş filolarına İngiltere'ye dönmeden bütün yıl boyunca buldukları yerlerde görev yapma imkânı sağlanmıştır. Uzun süre denizlerde kalmayı sağlayan bu kabiliyet ve imkân, İngiliz donanmasına düşman savaş gemilerinin aynı büyüklüğe ulaşmadan onlara karşı mevsiminden önce faaliyete başlamak gibi kritik bir avantajı vermektedir³⁰³. Bununla birlikte İngiliz donanması bu depolara sahip olmasına ve bir dünya donanması görünümüne sahip bulunmasına rağmen yine de zaman zaman temin sistemindeki aksaklıklardan kaynaklanan bazı sorunlar yaşamaktaydı. Bu doğrultuda 1742 ve 1743 yılları boyunca Amiral Thomas Mathews, denizciler için elbisenin veya gemiler için yelken bezinin ya da gemi direklerinin eksik olmasından dolayı bu eksiklerin görevini yapmasına engel olmak üzere olduğundan şikâyet etmekteydi³⁰⁴.

İngilizlerin, Avrupa'da Hollandalı, Fransız ve İspanyol rakipleri vardır. 1700 yıllarına doğru İngilizler, Hollandalılarla hem maliyet hem de kalite anlamında rekabet edebilecek okyanusa uygun gemiler inşa etmeyi başarmışlardır. Kuzey Amerika'daki gelişmeler bu alanda ihtiyaç duyduğu zengin kereste kaynaklarını ona sağlamıştır. Bu ise İngilizlere maliyetleri aşağı çekerek rakiplerine karşı rekabet üstünlüğü kazandırmıştır. Kerestenin, Kuzey Amerika sahilleri boyunca İngiltere'ye işçilik maliyetinden başka bir maliyeti yoktur. Bu alandaki zengin ormanlar, İngilizlere keresteden başka zift, katran ve reçine de sağlamaktaydı³⁰⁵. Tercih edilen gemi yapımı kerestesi meşedir. Tamamen terbiyeli olduğunda, meşe dayanıklıdır, silah ateşine dayanıklıdır ve diğer ağaçlardan daha az sayıda kıymık salıverir. Çok geçmeden İngilizler, kendi sömürgelerinde gemi yapım endüstrisi kurma ve geliştirme politikasını kabul etmişlerdir. Navigasyon Kanunu ile sömürgelerde üretilen gemilere İngiltere'de üretilen gemilerle aynı statü verilerek İngiltere'deki gemilerin sahip oldukları haklar bu gemiler için de kabul edilmiştir. Ancak bu tablo bir süre sonra değişmiş ve işçiliğin yüksek maliyetleri sömürgelerdeki ham maddelerin bolluğundan kaynaklanan avantajı epeyce azaltmıştır. Mesela 17. yüzyıl sonlarında Jamaika'da bir gemi yapımıcısının ücreti Londra'dakinin iki katı kadardır³⁰⁶.

İngiliz donanmasına yelkenci gerektiğinde, bu ihtiyaç yelkenli gemi döneminin sonuna kadar piyasadaki yetenekli işgücü havuzundan karşılandı. Zorunlu olarak donanmada görev yapan denizcileri saymazsak İngiliz yelkenciler, geminin yönetimi ile anlaşarak, normalde üç yıl kadarlık bir süre için bir anlaşma imzalayabilmekteydiler. Savaş zamanlarında ise bundan uzun süren bir süre için anlaşma imzalamaktaydılar. Sözleşme süresinin sonunda bu yelkenciler, ücretlerini aldıktan sonra ise dilerlerse bu sözleşmeyi yenileyebilirler ya da donanmadan ayrılarak sivil tüccar gemilerinde daha yüksek bir ücretle çalışabilirdi³⁰⁷. İngiliz donanmasının yelken bezi ihtiyacı ise serbest piyasadaki satın almak suretiyle karşılanmaktaydı. Yelken bezinin "medrinak" ve "beyaz dowlas" gibi türleri vardır. Bu iş için krallığın veznedarlarından birisi görevlendirilmekteydi. Satın alınan malzemeler donanma depolarında muhafaza edilmekte ve ihtiyaç halinde tersanelerde kullanılmaktadır. Donanma müteahhidlerinden Frindsburly Roger Cratway'e İngiliz donanma gemilerinin ihtiyacı olan yelken ve tente bezleri ile bunları depolarda farelerin yememesi için bazı kimyevi malzemeler satın alınıp teslim edilmiştir³⁰⁸. Bu bilgi bize İngiltere'deki donanma depolarının en azından

³⁰² Nisala Zahedieh, "Productivity in English Atlantic Shipping In The Seventeenth Century: Evidence From The Navigation Acts", *Shipping And Economic Growth (1350-1850)*, ed. : Richard W. Unger, Leiden-Boston, 2011, s. 127.

³⁰³ Harding, *ibid*, s. 87.

³⁰⁴ Harding, *ibid*, s. 83.

³⁰⁵ Lambert, *ibid*, s. 34.

³⁰⁶ Harding, *ibid*, s. 83.

³⁰⁷ Lambert, *ibid*, s. 49.

³⁰⁸ Knighton-Loades, *ibid*, s. 86.

bir dönem için yelken bezi depolamaya uygun ve elverişli koşullara sahip bulunmadığını göstermektedir.

3.2.2. Venedik Donanması

Venedikliler bir İtalyan şehir devleti olarak ortaya çıkmışlar ve deniz ticaretindeki yetenekleriyle Orta Çağ ve Yeni Çağ boyunca güçlenip gelişmişlerdir. Özellikle Orta Çağ'da İpek ve Baharat Yolları ile Avrupalılar arasında köprü işlevi görmeleri onların bir şehir devletinden bir ticaret imparatorluğuna dönüşmelerine imkân sağlamıştır. Ayrıca Haçlı Seferleri (1096-1270) sırasında Avrupa ve Hristiyanlarca kutsal kabul edilen topraklar arasında Haçlıları nakletme noktasında ifa etmiş oldukları görev ve bu seferler sırasında 1204'te İstanbul'un Latinler tarafından işgal edilmesi onların Akdeniz'de iyice güçlenmelerine neden olmuştur. Venedikliler, büyük toprak parçalarını işgal etmek yerine Kefe, İstanbul, Mora, Girit, Dalmaçya sahilleri ve Akdeniz'deki birçok yerde ticaret kolonileri oluşturarak bölgeyi siyasi ve ticari açıdan domine etmişlerdir. Ancak Osmanlıların 1453'te İstanbul'u fethetmelerinin ardından 1517'de Mısır'a hâkim olmaları Venediklilerin bu avantajlı konumuna bir darbe vurmuştur. Böylece doğuyu batıya bağlayan ana ticaret yolları üzerindeki siyasi ve askeri hâkimiyet Venediklilerden Osmanlılara geçmiştir. Çatışan ve örtüşen çıkarların sarmalında Osmanlı-Venedik ilişkileri barış ve savaşın egemen olduğu inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir³⁰⁹. Mücadelenin cereyan ettiği yer Akdeniz, Adalar Denizi ve Adriyatik Denizi ile Dalmaçya kıyılarıydı. Venediklilerin Osmanlılarla savaşında temel araçları ise Venedik donanmasıydı.

Venedik Cumhuriyeti'nde Birindisi, Tarento, Augusta, Messina, Palermo ve Napoli gibi bazı şehirler Venedik kadirgalarının iâşe merkezleri olarak hizmet vermektedir. Bu şehirlerin dışında Messina şehrinin Venedik donanması açısından stratejik bir önemi bulunmaktadır. Doğudan batıya doğru uzanan su koridoru boyunca düşman gemilerine karşı pusu kurmaya elverişli konumu ve iâşesinin kolay oluşu burasını ön plana çıkarmıştır. Napoli'den Messina'ya insanlar, yelkenler, peksimet, ince barut, kürekler, fitil ve demir top gülleri gelmektedir³¹⁰.

Venedik donanmasında hâkim gemi olarak kadirga türü kürekli gemiler kullanılmaktaydı. Ancak Kuzey Avrupa devletleriyle olan ticari ilişkilerin de etkisiyle daha sonra kalyon türü gemiler kullanılmaya başlandı. Hatta Venedik donanması Osmanlı donanmasından daha erken bir dönemde savaş gemisi olarak kalyon kullanmaya başlamıştır. Venedik donanmasında kadirga türü kürekli gemilerin yaygın olması kürekçi ihtiyacını da beraberinde getirmekteydi. Bu donanmanın uzun bir dönem ağırlıklı olarak deniz aşırı topraklardan gelen kürekçi ve denizciler tarafından yönlendirildiğini söylemek mümkündür. Bir kadirga kürekçisi olarak Venedik donanmasında hizmet etmek, Venedik sömürgelerinde hiç de sevilen bir yükümlülük değildir. İnsanlar mümkün olduğu kadar bu yükümlülüğten kaçınmaya çalışmaktaydı. Bu meyanda bu ağır yükümlülüğten kurtulmak için insanlar, bir kilise ya da manastıra kapılanarak rahip olmaya çalışmaktaydı. Venedik donanmasındaki ağır hizmetler bu yüzden donanma hizmetlerinden muafiyeti satın almaya mali güçleri yetmeyen fakir köylülerin üzerine kalmaktaydı³¹¹.

Venedik Cumhuriyeti'nin çeşitli sömürgelerinde demirli bulunan farklı savaş filolarının bakımı bu sömürge halklarının üzerine düşmekteydi. Famagusta ve Kandiya gibi bazı liman şehirleri, donanma için hayati malzemeleri temin eden sürekli merkezler olma özelliğini taşımaktaydı³¹². Birkaç ton peksimet, katran, zift, kereste vs. malzemeler

³⁰⁹ Brummet, *age.*, s.138.

³¹⁰ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C 2., çev. : Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul, 1990, s. 136.

³¹¹ Aslında bu tepki, Osmanlı tarihi açısından da tanıdık bir tepkidir. Osmanlı Devleti'nde ilmiye sınıfı mensubu insanlar askerlik ve vergi gibi yükümlülüklerden muaf oldukları için asker kaçaklarının bunların arasına karışmaya çalıştıkları ya da bazılarının kamu hizmetinden kurtulmak için tekke, zaviye ya da bunun gibi bir dini müesseseye kapılanmaya çalıştığı sıkça karşılaşılan bir olguydu.

³¹² Benjamin Arber, "Venice's Maritime Empire In The Early Modern Period, " *A Companion To Venetian History, 1400-1797*, ed. : Eric R. Dursteler, Leiden-Boston, 2013, s. 212.

buralardan temin edilmekteydi³¹³. Kıbrıs Adası, 1571’de Osmanlılarca fethedilmeden önce Venedik donanmasına yelken bezi sağlayan önemli bir merkezdir.

Venedik donanması, insan ihtiyacını dört ana kaynaktan karşılamaktaydı. Birincisi Venedik ve onun yakın çevresi yani “Dogado”, ikincisi deniz aşırı imparatorluk, üçüncüsü anakara yani İtalya (Terraferma), dördüncüsü ise farklı bölgelerden gelen gönüllüler. Donanmadan ayrı bir filoda, küreğe mahkûm edilen suçlular da (Condannafi) donanmanın başka bir insan kaynağını oluşturmaktaydı. Bir dönem Dalmaçyalılar, Arnavutlar ve Rumlar, Venedik donanmasının mürettebatının çoğunluğunu oluşturmaktaydı. 1571 İnebahtı Deniz Savaşı öncesi donanma mürettebatının büyük bir kısmı hâlâ ücretli kişilerden oluşmaktaydı. Bu kişilerin çoğu Rum ve Dalmaçyalı olup kendi özgür iradeleriyle donanmaya katılmışlardır³¹⁴.

Venedik donanmasının kalbi Venedik Tersanesi’ydi. Venedik Tersanesi titizlikle organize edilmiş emeğin çeşitli birimlere bölünmesi prensibine dayanan ve montaj bandı şeklinde çalışan fabrika tipi bir tersaneydi. İstanbul Tersanesi ya da Tersane-i Amire ise üretimin esnek organizasyonu kavramı ile karakterize edilen ve endüstriyel bölge olarak isimlendirilen bölgelerin avantajından yararlanan ve eş zamanlı olarak çalışan paralel tezgâhların bir çatı altında buluşturulmasıyla meydana gelmiş külliye şeklinde bir yapıdır. Venedikliler gibi Osmanlılar da dev tesisler inşa ederek farklı modellerde gemiler inşa etmişlerdir. Ancak bu iki tersane arasında organizasyon mantığı farkı vardı³¹⁵. Venedik Tersanesi, 15. yüzyılda 2000-3000 işçiyi bir araya getiren, Avrupa’nın en büyük sanayi kuruluşudur. Her yıl ekim ayına doğru kadırgalar bakım için buraya çekilir, ilkbahardaysa yeniden suya indirilirdi³¹⁶.

Venedik donanmasına malzeme sağlayan temin sisteminin, en olgun şekline zamanın artan deniz savaşlarının baskısı altında 16. yüzyılda ulaştığını söylemek mümkündür. Daha sonra ise gerek Avrupa’da yaşanan Otuz Yıl Savaşları (1618/1648) ve Veraset Savaşları (1702/1714) ve gerekse de Venedik Cumhuriyeti’nde yaşanan iktisadi ve siyasi gelişmelerin neticesinde bu temin sistemi eski gücünü kaybetmeye başlamıştır. Fakat bunun dışında esas olarak İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi Kuzey Avrupa ülkelerinin Akdeniz’de artan hâkimiyetleri Venedik donanmasına asıl darbeyi vurmuştur. İngiliz donanmasının Akdeniz’e hâkimiyet stratejisi çerçevesinde 1704 yılında önce Cebelitarık’a, sonra ise 18. yüzyıl boyunca Minorka, Malta ve Korfu’ya yerleşmesi Venediklileri bu alanda geri plana itmiştir. Venedik donanması, donatım malzemeleri olarak ise dışa bağımlı bir yapıya sahiptir. Onun donatım ve inşa malzemelerinin birçoğu Venedik dışından temin edilmekteydi. Venediklilerin gemi inşa etmek için kullandıkları meşe, köknar, karaçam ve meşe köknarı gibi keresteler, Rhaetion ve Carnic Alpleriyle, Venedik Körfezi’nin karşısında yer alan İstria, Friuli, Trevisana gibi yerleşim yerlerinden temin edilmekteydi. Ayrıca komşu olan Avusturya topraklarından da ihtiyaç duyulan kaynaklar kullanılabilmekteydi. Venedik’te taşımacılık maliyeti Osmanlılara göre daha düşüktür. Çünkü kısa ve düz kara yollarının dışında bu taşımayı su yoluyla yapmayı mümkün kılan nehirler ve diğer su yollarına Venedikliler sahiptir³¹⁷.

Venedikliler, Osmanlılar’da olduğu gibi köylüleri ormanlardan kesilen keresteleri en yakın su yoluna, yük arabaları veya hayvanlarla taşımakla sorumlu tutmuşlardır. Venedikliler bu köylülere bu iş için hiçbir ücret ödemezken, Osmanlılar bu işi yapanlara piyasa rayicinin altında bile olsa belli bir ücret ödemekteydiler. Ayrıca Venedik’te Osmanlı Devleti’nden farklı olarak tüccar gemileriyle deniz ticareti yapan gelişmiş bir tüccar zümresi bulunmaktaydı. Venedik donanmasının bu tüccar gemileriyle de rekabet etmek zorunda kalması onun sürekli kendini güncelleyerek

³¹³ Peksimet, denizde bir yere uğrayıp ekmek tedarik edilemeyecek kadar uzun seferlerde tayinat olarak mürettebata verilen kurutulmuş bir tür ekmektir. (bk. Gürçay, *age.*, s. 319)

³¹⁴ Arber, *ibid.*, s. 211.

³¹⁵ Eyüp Özveren-Onur Yıldırım, *Procurement Of Naval Supplies During The Sixteenth Century: Venetian Arsenal And The Ottoman Tersane Compared*, Ankara, 2006, s. 2.

³¹⁶ Fernand Braudel, *Akdeniz, İnsanlar ve Miras*, Metis Yayınları, çev. Aykut Derman, İstanbul, 1991, s. 98.

³¹⁷ Özveren-Yıldırım, *ibid.*, s. 2-3.

geliştirmesini zorunlu kılmıştır. Buna karşılık Osmanlı donanması için onu rekabet etmeye zorlayan böyle bir tüccar zümresinden bahsetmek güçtür. Bazı Avrupalı yazarlara göre Venedikliler tersaneleri, oluşturdukları deniz gücü, yetiştirdikleri mühendisler ve topçuları yönüyle Osmanlılardan daha ileri bir noktadadır³¹⁸.

Venedik donanması için yelken bezi üretimi başlangıçta Venedik Tersanesi'nde gerçekleştirilmekteydi. Ancak Venedik Tersanesi'nde önemli bir kaynak işleme etkinliği olan yelken bezi üretimi daha 1504 yılında tersaneden çıkarılmıştır. 1504'ten sonra ise bu iş göreceli olarak durdurulmuş ve ilçe, kasaba ve köylere yayılmıştır. Yelken bezi, ihtiyaç duyuldukça bu işin ticaretini yapan tedarikçilerden ve barış zamanında tersanede depolanan bezlerden karşılanmıştır. Bu durumun, Venedik'te mevcut geniş bir pazara sahip olan ve kadınların da kısmi zamanlı olarak çalışmakta oldukları özel tekstil sektörünün bulunması ve devletin bu sektöre böylece destek vermek istemesi, maliyet olarak yelken bezini daha ucuza mal etmek ve bu usulün daha pratik olması gibi ekonomik nedenlerden kaynaklandığını düşünülmektedir³¹⁹.

Venedik Cumhuriyeti'nde yüzleşilmesi gereken bir kaynak malzeme sıkıntısı olmadığı sürece, yelken bezinin üretimi konusunda adem-i merkezîyetçilik eğilimi vardır. Osmanlı Devleti'nde ise bu konuda Bezhane ve diğer taşradaki üreticiler konusunda üzerinde durulacağı üzere merkezîyetçi bir anlayış vardır. Hangi kazanın, ne kadar ve ne tür yelken bezi üreteceği ayrıntılı biçimde merkezden planlanmaktadır.

Venedik Cumhuriyeti'nin bulunduğu İtalya'da pamuk işlemeciliği gelişmiştir. Kuzey İtalya'da pamuğun eğrilmesi, keten ve kenevir ipliğinin hazırlanması, loncanın belirlemiş olduğu uzunluk ve yoğunluk ölçülerine uygun hale getirilmesi köylü kadınların işidir. Eğirme ve çözgü işleminin denetimi daha çok kendi hesaplarına çalışan "filaroli" ya da "telaroli" olarak isimlendirilen toptancı iplik tüccarlarına düşmekteydi. Cremona, Pavia, Novara civarında ve Milano'da sadece keten yetiştiriciliğine odaklanmış ip eğiricileri bulunmaktaydı. Cremona şehri ham pamuk, iplik ve hazır çözgü iplikleri için büyük bir dağıtım merkezi konumundadır. Yelken bezi ve çadır bezi üretiminde keten ile pamuğu birbirine karıştıran Burgonya ve Piedmont'ta yaşayan iplikçiler de kenevirden yararlanmaktaydı. Pamuk dokumacılığı Tuscany ve merkezi İtalya'da hatırı sayılır bir önem taşımaktaydı. Bu iki yerde pamuklu bez ustaları ihracata yarayan saf örtü, yelken bezi, giyim eşyası, süslü ev eşyaları ile Ancona, Pisa ve Venedik vasıtasıyla ithal edilen pamuğa odaklanmışlardır³²⁰. Sirakuza ise yerel üretim için Malta'dan pamuk ithal etmekteydi. Burası Sirakuza gülleri ile süslenmiş büyük beyaz battaniyenin bir türünü üretmiştir. Burada bulunan Lipari ise yelken bezi üretimiyle tanınmıştır³²¹.

3.2.3. İspanyol Donanması

İspanyol donanması "Armada" olarak isimlendirilmekte ve dönemin büyük donanmalarından birisi olarak kabul edilmektedir. İspanya'nın Amerika kıtasında sömürgeleri ile arasındaki köprü "Armada" tarafından sağlanırken bu sömürgeler üzerindeki hâkimiyet yine "Armada" vasıtasıyla sürdürülmekteydi. İspanyol donanmasının Akdeniz'de Türklerle savaşmasının dışında yaptığı en büyük tarihsel teşebbüs, 1588'de İngiltere'yi istila teşebbüsüdür. İspanya kralı olan II. Philip (1554-1598), İngiltere'de Roma katolikliğini reforme etmek istemiş ancak İngiltere'de reformasyon hareketlerinin bir sonucu olarak protestanlık güç kazanmıştır. II. Philip Protestanlaşan İngiltere'yi güç kullanarak reforme etmek istediğinde ise Armada olarak isimlendirilen İspanyol donanması, onun elindeki en büyük askeri güç olmuştur. İspanya kralı, İngiltere'yi istila etmek için İspanyol ticaret gemilerine saldırmış olan İngiliz korsanları bahane etmiş, birkaç hafta gerçekleşen bir dizi savaştan sonra İngiliz

³¹⁸ Braudel, *Akdeniz, İnsanlar ve Miras*, s. 90.

³¹⁹ Özveren -Yıldırım, *ibid*, s. 4-5.

³²⁰ Maureen Fennel, *The North Italian Cotton Industry, (1200-1800)*, University of Wisconsin, Madison, Tarihsiz Baskı, s. 9-10.

³²¹ Stephan R. Epstein, "The Textile Industry And The Foreign Cloth Trade In Late Medieval Sicily (1300-1500) A Colonial Relationship?" *Journal Of Medieval History*, 15 (1989), s. 151-152.

güçleri İspanyol donanmasını mağlub etmişlerdir. Armada'dan sadece 60 gemi İspanya'ya dönebilmiştir³²².

İspanyol gemileri, savaştan ziyade ticaret için yapılmış olduklarından silahları diğer devlet donanmalarına kıyasla daha az ve daha hafiftir. İspanya ile Orta Amerika arasındaki ılıman denizlerde sefer yapmak için inşa edilmiş olan bu gemilerin güvertelerinde birçok kule ve kamara bulunmakta olup Kuzey Denizi'nin sert havalarda manevra yapmak hususunda büyük zorluklar çekmişlerdir³²³. 1723'ten sonra Küba'da bulunan Havana, İspanya donanmasının en önemli gemi inşa merkezi haline gelmiştir. 18. yüzyılda inşa edilen iki yüz yirmi yedi İspanyol gemisinin yetmişen fazlası Havana'da inşa edilmiştir. Burası sağlam kurulmuş bir şehir olup zanaat ve ticaret ekonomisine sahiptir. Gemi ustaları aşırı dayanıklı sedir ve kırmızı kahverengi keresteye rahat bir şekilde erişilebilmektedir. Havana'da İspanya'nın herhangi bir tersanesinden daha ucuz maliyete gemiler inşa edilebilmektedir³²⁴.

İspanya'da savaş gemilerinin ömrü 1724 ve 1774 arasında üç kat artmıştır. Genel olarak sadece İspanya değil ama tüm Avrupa'da 18. yüzyılda gemilerin dayanıklılığı sürekli artış göstermiştir. Gemi omurgalarının sağlamlığı esasında donanmanın stratejik depolarının durumuna, uzman işgücüne, teknolojik bilgi ve gemi inşasında kullanılan endüstriyel yapı gibi karmaşık bir karışıma bağlıdır. Kereste dışında İspanyol donanması inşa ve donatım malzemeleri olarak Venedik donanması gibi yurt dışına bağımlıdır. İspanya'da donama için gerekli olan tüm katran ve zift tamamen ülke dışından ithal edilmekteydi. Buna rağmen İspanyol Devleti, İspanyol donanmasına gemi inşa etmek için Katalonya'da yeterli miktar ve kalitede keresteye sahiptir. Sadece Andalusian Bölgesi'ndeki tersaneler, keresteyi başka yerlerden temin etmek durumundaydı³²⁵.

İspanyol donanması için yelken bezi Barcelona'da üretilmekteydi. Bunun sebebi ise pamuğun burada yeterince yetiştirilmesi ve işlenmesiydi. Burada pamuk üretimi daha 13. yüzyıl ortalarında en verimli endüstri kollarından biri haline almıştır. Buradaki pamuk üreticileri şirket kurarak faaliyetlerini sürdürmüşler ve en eski seçkin tüccarlar arasında pamuk üreticileri olarak yerlerini almışlardır. Buradaki iki farklı caddeye pamukçular caddesi ismi verilmiştir. Bu şehirde yaşayan pamuk bükme ustaları, şehir halkı tarafından ihtiyaç duyulan çeşitli dokuma malzemelerini hazırlamaktaydılar. Onlar bu işi özellikle pamuklu yelken bezi üreticileri için yapmaktaydılar. Yelken bezi sektörü bu ticaret şehrinde daima önemli bir sektör olma vasfını korumuştur. Bu özellikleriyle Barcelona, İspanyol donanmasının 500 yıldan daha fazla bir süre önemli bir ikmal istasyonu olmuştur³²⁶.

Guzerafta yer alan Baroche Kasabası'nda, pamuk ticareti dikkate değer düzeydeydi. Pamuk üreticileri en güzel müslinden yelken bezine kadar bir düzine mamul üretmekteydi. Bu üreticiler bitişik köylerde ve büyük şehirlerde yaşayan binlerce kadın çocuk insanı dokuma tezgâhlarında istihdam etmekteydi³²⁷.

3.2.4. Fransız Donanması

Akdeniz'in etkili donanmalarından birisi 18. yüzyıl boyunca Fransız donanmasıydı. Fransa'da 16. yüzyılda siyasi istikrarın sağlanmasının ardından sanayi ve ticaretin, özellikle de deniz ticaretinin gelişmesi, Fransa'nın deniz aşırı boyutlarda büyümesini sağlamıştır. Öncelikle Amerika kıtasına açılarak Fransa'nın zenginliğinin artırılmasına çalışılmıştır. Güney Amerika'da Rio de Janeiro, Kuzey Amerika'da Kebek 1608'de ilk kurulan sömürgelerdi. Fransızların Kuzey Amerika'daki toprakları

³²² Saxena, *ibid*, s. 26.

³²³ Fevzi Kurtoğlu, *Türklerin Deniz Muharabeleri, Girit Harbi*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1939, s. 5

³²⁴ Harding, *ibid*, s. 220.

³²⁵ Regina Grafe, *The Strange Tale Of The Decline of Spanish Shipping*, ed. : Richard W. Unger, Leiden-Boston, 2011, s. 95.

³²⁶ Edward Baines, *History of the Cotton Manufacture in Great Britain*, Cambridge University Press, London, 2015, s. 40.

³²⁷ Baines, *ibid*, s. 230.

Acadia'nın (Nova Scotia) kuzey kıyılarından Büyük Göller'in ötesine, Misissipi Irmağı'nın doğu kıyısından Meksika Körfezi'ne kadar uzanmaktaydı. Ancak bu sömürge toprakları 1756-1753 Yediyıl Savaşlarının ardından 1763'te imzalanan Paris Anlaşması'yla İngiltere'ye terk edilmiştir³²⁸.

Fransa deniz aşırı ilk gemi inşa teşebbüsünü 1702'den sonra Kanada'da gerçekleştirmiştir. Kebek'te Canada isimli gemi 1742'de denize indirilmiş ve 1759'a kadar bunu diğer 14 gemi izlemiştir. En büyüğü olan Algonquin, 1750'de denize indirilmiştir. 1729 ve 1743 arasında 96 kadar başka küçük gemi ve botlar St. Lawrence ve kıyıları boyunca inşa edilmiştir. Yine de bu gemilerin maliyetleri çok az usta olması ve tesislerin zayıflığı sebebiyle görece yüksektir. Bu tesislerin inşası zaman içinde gözle görülür biçimde yavaşlamıştır³²⁹.

Fransız donanması genelde yüksek eğitilmiş mimarlar tarafından inşa edilmiştir. Bu mimarlar gemileri inşa ederken bu yüzyılda salt mimarlık, fizik, matematik ve mühendislik gibi bilim dalları açısından meseleye yaklaşmışlar ve sıra dışı tasarımlara sahip gemiler inşa etmişlerdir. Ancak bu üstünlükleri İngiliz deniz subaylarının ve gemi mürettebatının denizciliğini ve profesyonelliklerini dengelemek için yeterli düzeyde değildir. İngiliz gemileri daha dayanıklı ve daha sağlam olup bu gemilerin ateş gücü Fransız savaş gemilerinden daha fazladır. Fransız donanması seren ve direk için Baltık ormanlarına dayanmaktaydı³³⁰.

Fransa, yeterli keneviri yerli kaynaklardan sağlamaya dönük teşebbüslerinde genelde başarısızdır. Ama yüksek kalite yelken bezlerini üretmeyi yine de başarmıştır. Zaten yelken bezi için hazır bir Avrupa pazarı vardır. Böylece Avrupa'nın yelken bezi ihraç eden bir ülkesi haline gelmiştir³³¹.

Fransa'da deniz reformu için motivasyon, 1756-1763 Yedi Yıl Savaşlarına kıyasla 1783'te daha zayıftır. Fransa'nın 1756-1763 Yedi Yıl Savaşları sonrası taktiksel reformları mevcudu korumaya yöneliktir ve 1783'te yapılan Versay Anlaşması, Fransa'daki taktiksel gelişmelere gerçek bir nokta koymuştur. Mevcut reform için zaten az olan hız, 1789'da aniden sona ermiştir³³².

3.2.5. Hollanda Donanması

Hollanda, Avrupa'da denizci ve tüccarları buluşturan deniz ticaret yollarının kavşak noktasında bulunması nedeniyle ve Atlas Okyanusu kıyısındaki işlek limanlarıyla Avrupa'da hatırı sayılır bir güce erişmiştir. 1579'da İspanya'dan bağımsızlığını kazanan Hollanda, daha sonra İspanyollar ve Portekizliler gibi Amerika'da sömürgecilik politikasına yönelmiştir. 18. yüzyılın başlarında, Amerika'daki sömürgelerini kaybetmiş olmasına rağmen diğer sömürgeleri ve kıtalar arası deniz ticaretini elinde tutması sebebiyle dünya ekonomisinin en güçlü devleti durumundaydı. Hollandalı gemi sahipleri, toplam Avrupa gemilerinin yarısına sahip olarak dünya deniz taşımacılığının büyük kısmını ele geçirmişler ve bütün Avrupa'nın ticari araçları haline gelmişlerdir. Böylece ticarete öne çıkan Hollanda, başta gemi sanayi olmak üzere bazı endüstri dallarında da birinci sıraya geçmiştir. Bu ülke diğer sömürgeci ülkelere gemi inşa edip satmakta ve milletlerarası Doğu-Batı ticaretine hâkim olduğu gibi köle trafiğinin de büyük kısmını elinde tutmaktaydı. Ancak bu durum İngilizlerle 1780'de çıkan ve 1784'e kadar dört yıl devam eden savaşa kadar sürmüştür. Bu savaştan yenik çıkan Hollanda'nın okyanuslardaki özellikle Hint Okyanusu'ndaki gücü zayıflamıştır. 1795'ten 1815'e kadar da Hollanda'nın Fransız istilasına maruz kalması üzerine elindeki gemilerin çoğunu kaybetmiş ve kolonilerinin önemli bir

³²⁸ Şit Tufan Buzpınar, "Fransız Sömürgeciliği", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 13, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, 1996, s. 184-185.

³²⁹ Harding, *ibid*, s. 220.

³³⁰ Lambert, *ibid*, s. 34.

³³¹ Harding, *ibid*, s. 223.

³³² Michael A. Palmer, *Command At Sea, Naval Command And Control Since The Sixteenth Century*, Harvard University Press, Cambridge, 2007, s. 165.

bölümünü İngilizlere kaptırmıştır. Bu arada bozulan mali durumları dolayısıyla Batı ve Doğu Hindistan Şirketleri'ni de feshetmek zorunda kalmıştır³³³.

Hollandalı gemi ustaları, değişimde yavaş olup ve gemi yapım endüstrilerinin teknik muhafazakârlığa doğru kaymasına izin vermişlerdir. Gemi ustalarının kullandığı malzemelerin birçoğu Hollanda dışından ülkeye getirilmekteydi. Bu meyanda kereste ve direkler tamamen Baltık'tan ve Norveç'ten temin edilmekteydi. Yelken bezi de büyük ölçüde yurt dışından temin edilmekteydi. Hollanda'nın gemi yapımcılığında ilerlemesinin ana nedeni gemilerin giriş oranlarındaki artışa paralel biçimde gemi omurgasındaki değişimi iyi yakalamalarıydı³³⁴.

Hollanda, yaşanan bu gelişmelere rağmen 17. yüzyıl ortalarından itibaren savaş gemilerini yönetmekte zorluk çekmekteydi. Mürettebatın yarısından fazlası yerli olmayan insanlardan meydana gelmekteydi. Birinci ve İkinci İngiliz-Hollanda Savaşları'nda (1652/1654-1665/1667) Hollanda gemilerindeki mürettebatın yaklaşık %60'ı yabancılardan oluşmaktaydı (Almanlar, Danlar ve Norveçliler). Dolayısıyla Hollanda donanması Alman ve İskandinav denizcilerden işsiz olanlar için bir cazibe merkezi olmayı başarmıştır. Bu ise Hollanda donanmasına 1780'lere kadar fakir kentliler arasından düşük ücretle denizci kaydetme imkânı vermiştir³³⁵.

Dönemin diğer donanmalarından birisi olan Rus donanmasının kumandanları Çar'ın kişisel olarak uygun bulduğu kişilerden oluşmaktaydı. Donanmanın ikmal, eğitim, insan temini ve lojistiği ile görevli olan bir Deniz Bakanlığı olup bu bakanlık amiral kökenli kişiler tarafından yönetilmekteydi. Bu bakanlık içerisinde levazım, gemi inşası, donanma silahları bölümleri ile mühendislik ve eğitim bölümleri bulunmaktaydı. Rus gemilerinde kereste olarak köknar kullanılmaktaydı. Köknar ise dayanıklılık ve parçalarına ayrılmada birçok zayıf yönü içinde barındırmaktaydı. Gemi işçiliği genelde kötüydü. Bir yüzyıl sonra bile bu konuda en çarpıcı örneklerden birisi birinci dereceden savaş gemisi olan "Caesarewitch" idi. Tamir için İngiliz hâkimetindeki Malta Adası'na gönderilecek olan bu gemi, neredeyse batacak duruma gelmiştir. Gövdesi palamar ile bağlandıkça bağlanmış ve içi o kadar çok su ile dolmuştur ki mürettebatı bütün gece bu suyu tahliye etmek için çalışmaktan yorgun düşmüştür³³⁶.

Muhasım devletlere ait donanmalar hakkında yukarıda verilen bilgilerden anlaşılacağı üzere bu donanmaların hepsi aynı özelliklere sahip değildir. Gemi yapım teknikleri, gemilerin ölçüleri, donatım, ateş gücü ve mürettebat kalitesi farklı farklıdır. İngiliz donanması ve Fransız donanmaları bu noktalarda birbirinden ayrılmaktaydı. Mesela 18. yüzyılda Fransız gemileri ile İngiliz gemilerinin inşasında belirgin mühendislik ve zihniyet farklılıkları vardır. Fransızlar, donanma mimarisinde yaptıkları çalışmalarla ön plana çıkmışlar ve sürekli olarak sıradışı gövde formlarında gemiler inşa ederek tecrübelerini artırırken, İngilizler sağlamlığı kanıtlanmış gemi tasarımlarını parça parça iyileştirmeyi esas alan bir yaklaşım benimsemişlerdir. Dahası Fransız gemileri firkate düzeyinde daha hafif gemilerdir. İngiliz gemilerinde ise sağlamlık esastır. Fransız firkateleri ideal koşullarda yüksek hız yapabilmekteydi. Lakin güçlü rüzgârlarda yelken taşıma yeteneğinde azalma vardır. İngiliz gemilerinde ise tüm havalarda taşınabilir ve açılabilir yelkenlere önem verilmekte ve sağlam bir top platformu bulundurulmaktaydı. Dahası Fransız gemilerindeki ateş gücü, İngiliz gemilerinden daha düşüktür. İngiliz gemileri benzer boyutlardaki Fransız gemilerinden daha ağır silah donanımına sahiptir. Üstelik gemi mürettebatını motive eden nedenler İngiliz donanmasında daha fazladır. Gemici insan kalitesi ve kariyer standartları İngiliz donanmasında daha yüksektir. İngiliz donanmasında rütbe kazanmak hakkı olmayan profesyonel bir subay zümresi vardır. Bunlar önceleri mukayeseli olarak genç fakir erkeklerden seçilmekteydi. Geleneksel olarak bir İngiliz vatandaşı kariyer yapmak isterse ve donanma bürokrasisinde çok güçlü bağlantısı yoksa oğlunu İngiliz donanmasına göndermekteydi. Bu kişiler devletten para almaktan ziyade savaş sırasında

³³³ İsmail Hakkı Göksoy, "Hollanda Sömürgeciliği", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 18, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, 1998, s. 226-227.

³³⁴ Zahedieh, *ibid*, s. 128.

³³⁵ Harding, *ibid*, s. 226.

³³⁶ Busk, *ibid*, s. 101.

düşmandan ele geçirilen gemilerdeki ganimetlerden gelirlerini toplamaya çalışmaktaydı. Bu itibarla bir subayın ödülü ele geçirilen geminin değeri karşılığında kendisine donanma tarafından yapılan nakit para ödenmesidir. Sıradan yelkenci ya da denizciler de bu hakka sahip olup bu uygulama I. Elizabeth (1558-1603) ve ondan önceki yıllara kadar gitmekteydi³³⁷.

³³⁷ Preston, *ibid* , s. 40.

4.18. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASI VE YELKENLİ GEMİLER

Osmanlı siyasi tarihinde, 18. yüzyıl mühim bir yer tutmaktadır. Çünkü 18. yüzyıl, Osmanlı Devleti'nin her on-onbeş senede bir, bazen tek bir devlete karşı, bazen de devletler koalisyonuna karşı savaşmak zorunda kaldığı bir yüzyıl olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu yüzyılda savaştığı devletlerin başında ise Avusturya, Rusya, İran ve Venedik gelmektedir. Daha çok 1699 Karlofça Anlaşması'yla kaybettiği yerleri geri almak amacıyla bu devletlerle savaşırken yeni topraklar kaybetmek zorunda kalmış ve cephelede almış olduğu mağlubiyetler onun zayıflığını fark ederek askeri alanda ıslahatlara yönelmesine neden olmuştur. Bu da onu 18. yüzyılın sonlarına doğru muhasım devletler arasındaki çıkar çatışmalarından istifade etmeye dayanan bir denge siyaseti izlemeye sevk etmiştir.

Osmanlı Devleti, bu çerçevede 18.yüzyılın başlarında Rusya ile savaşa girerek 1701 İstanbul Anlaşması'yla Rusya'ya bırakmak zorunda kaldığı yerleri geri almak istemiştir. Osmanlı ordusu 1711'de Baltacı Mehmet Paşa kumandasına sefere çıkarak Prut Nehri kıyısında Rus ordusunu kuşatmış ve 1711'de imzaladığı Prut Anlaşması neticesinde İstanbul Anlaşması'yla bıraktığı yerleri geri almayı başarmıştır. Bu başarı ile kendisine olan güveni artan Osmanlı Devleti, 1699 Karlofça Anlaşması ile Venedik'e bırakmak zorunda kaldığı Mora Yarımadası'nı 1716 yılında geri almıştır. Gelişmelerden rahatsız olan Avusturya'nın Venedik ile bir anlaşma yaparak savaşa girmesiyle zor durumda kalan Osmanlı Devleti, 15 Nisan 1716'da Petervaradin'de ağır bir yenilgiye uğrayarak büyük bir bozgun yaşamıştır. Dahası Sadrazam Damat Ali Paşa'nın şehadetinin yanı sıra, Osmanlı ordu karargâhı 1683 Viyana bozgunundan sonra bir kez daha Avusturyalıların eline geçmiştir. Bu arada Avusturya komutanı Prens Eugene, Sırbistan, Bosna, Temeşvar, Eflak ve Boğdan güzergâhlarının açılmasını ve Osmanlı kuvvetlerinin geri çekilmesini fırsat bilerek Banat'ı istila etmiş, ardından Orta Avrupa'nın merkezi konumundaki Belgrad'ı ele geçirmiştir. Avusturya'nın Niş Bölgesi'ne saldırması üzerine İngiltere ve Hollanda devletlerinin arabuluculuğu ile Nevşehirli Damad İbrahim Paşa'nın sadaretinde 1718 yılında Pasarofça Anlaşması imzalanmıştır. 25 yıllık bir süre için imzalanan bu anlaşmaya göre Osmanlı Devleti Banat, Küçük Eflak ve Belgrad dâhil olmak üzere Kuzey Sırbistan ve Bosna'nın kuzeyinde kalan bölgeleri Avusturya'ya bırakmak zorunda kalmıştır³³⁸.

Osmanlı-Avusturya savaşlarına bu yüzyılda Rusya faktörü de eklenmiştir. 1736-1739 yılları arasında Osmanlı Devleti, sadece Avusturya'ya karşı değil onunla müttefik olan Rusya'ya karşı da savaşmak zorunda kalmıştır. 1736-1739 savaşının nedeni ise Rusların Lehistan'ın içişlerine karışmaları, Avusturya ve Rusya'nın Osmanlılara karşı aralarında ittifak kurmaları ve Rusların geleneksel sıcak denizlere inme politikasıdır. Ancak Osmanlı Devleti, Hekimoğlu Ali Paşa'nın yönetiminde, Avusturyalıları önce Bosna'da daha sonra ise Vidin ve Niş Bölgesi'nde mağlub etmiştir. Fransa'nın arabuluculuğu ile Osmanlı Devleti, 1739 yılında Rusya ve Avusturya ile Belgrad Anlaşması'nı yaparak bu iki devlete gücünü bir kez daha kabul ettirmiştir. Ruslar, Azak Kalesi'ni yıkarak Karadeniz ve Azak Denizi'nde savaş ya da ticaret gemisi inşa etmemeyi kabule mecbur bırakılmıştır³³⁹.

Osmanlı-Rus ilişkileri 1768'de yeniden bozulmuştur. İlişkilerin bozulmasına sebep olan gelişme ise Rusya'nın Lehistan'ın iç işlerine müdahale etmesi, Rusların Kırım üzerindeki emelleri, Rusya'nın Slav birliği politikası ve sıcak denizlere inme stratejisiydi. Savaş, Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya savaş ilanı ile başlamışsa da Ruslar, Balkanlarda ve Doğu Anadolu'da üstünlük kazanarak Osmanlı kuvvetlerini mağlub etmişlerdir. Ruslar, Osmanlı ordusunu 1771 Kartal Meydan Savaşı'nda yenerek Bender, Kili, İbrail, Akkirman yani Bucak olarak isimlendirilen bölgeyi ve Kırım'ı işgal etmişlerdir. Denizde ise Amiral Aleksî Orlov kumandasındaki Rus donanması, Baltık Denizi'nden açılarak Atlas Okyanusu'nu kullanmış, İngiliz deniz subaylarının kılavuzluğunda Akdeniz'e girerek Çeşme Limanı'nda demirli bulunan Osmanlı

³³⁸ Mustafa Nuri Paşa, *Netayicü'l-Vukuat*, Sad: Neşet Çağatay, Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi, C 3-4. , 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1980, s. 34.

³³⁹ Mustafa Nuri Paşa, *age.* , s. 50.

donanmasını 1770'de yakmıştır. Bu olay tarihe "Çeşme Baskını" adıyla geçmiş ve 9, 000 civarında Türk denizcisi bu baskında hayatını kaybetmiştir. Osmanlı Devleti'nin barış istemesi üzerine Rusya ile 1774'de Küçük Kaynarca Anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşmaya göre Kırım, Bucak ve Yedisan bölgeleri bağımsız olmuş, Kılburun Kalesi, Aksu ve Özi nehirleri arasındaki bölge Rusya'ya terk edilmiş, Büyük ve Küçük Kabartaylar Bölgesi Rusya'nın egemenliğine girmiş, Gürcistan taraflarındaki Bağdadçık ve Kutayis ve Şehriban kaleleri Osmanlılara bırakılmış, Rusya, İstanbul'da daimi bir elçi bulundurma hakkını elde etmiş, Rus tüccarlar ticaret gemileriyle Karadeniz ve Akdeniz'e gidip gelerek Osmanlı limanlarında kalma hakkını kazanmış, Ruslar, Osmanlı şehir ve kasabalarında diledikleri yerde konsolosluk açma yetkisini elde etmişler, ayrıca Osmanlı Ortodoks Hristiyanlarının koruyucusu olmuşlar ve Osmanlı Devleti Rusya'ya yüklü miktarda bir savaş tazminatı ödemeye mecbur bırakılmıştır³⁴⁰.

Osmanlı Devleti'nde askeri alanda büyük bir ıslahata ihtiyaç duyulduğunu 1768-1774 Savaşı bütün boyutlarıyla göstermiştir. Bu savaşta Osmanlı askerinin, düşmanla biraz temastan sonra disiplinsizlik yüzünden orduyu yağma edip kaçtıkları görüldüğü gibi yüz binden fazla düzensiz askerin yirmi bini bile bulmayan düzenli askere nasıl mağlup olduğu 1771 Kartal Meydan Savaşı'nda ortaya çıkmıştır. İşte bu olaylar devlet ricali açısından her şeyden önce askeri alanda ıslahatlara yoğunlaşmak gerektiğini ortaya koymaktaydı. Nitekim I. Abdülhamit ve III. Selim bu alana yoğunlaşmış, hatta dönemin sonlarına doğru III. Selim mevcut askerler ve askeri düzenle bir yere varılamayacağını anlamış olacak ki Nizam-ı Cedid ordusu adıyla yeni bir ordu kurmaya yönelmiştir³⁴¹.

Osmanlı donanması, 18. yüzyılda muhasım devletlerle yapılan bütün savaşlarda görev yapmış ve bu donanmada bulunan yelkenli gemilerden kalyon, karavele, kancabaş, şayka ve firkateyn gibi gemiler, gerek askerlerin naklinde gerekse düşman donanmasıyla mücadelede önemli görevler ifa etmiştir. 1711'de Prut Seferi için Azak'a gönderilen donanmaya üç yüz elli nefer mevcutlu bir karavele de katılmıştır³⁴². 1737/1738 yılında Karadeniz'e gönderilecek donanma için firkate, kancabaş ve kalyon gemileri tamamlandıktan sonra Rikab-ı Hümayun Kaymakamı Ahmet Paşa'nın emrine verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu gemilerin bir kısmı ince donanma bir kısmı da asıl donanma gemisidir³⁴³. Aynı yıl Tuna Nehri sahilinde yer alan Ada-i Kebir Kalesi'nin fethi için şayka ve kancabaşlar kullanılmıştır. Osmanlı askerleri, bu kalenin fethi için şayka ve kancabaşlar vasıtasıyla sevk edilmiştir³⁴⁴. 1791 yılında Rusya ve Avusturya karşısında savaşlar sürerken Akdeniz ve Karadeniz'e gönderilecek Osmanlı donanmasında kalyon ve benzeri gemiler yanında yirmi dört adet firkateyn de bulunmaktaydı³⁴⁵.

4.1. 18. Yüzyılda Osmanlı Donanması

Osmanlı donanması 18. yüzyılda, 1770 Çeşme Baskını'na kadar Venedik ve Rusya gibi dönemin önemli denizci devletleriyle yapılan savaşlarda önemli görevler üstlenmiş ve bunları başarıyla yerine getirmiş, böylece kara ordusunun gerçekleştirdiği askeri faaliyetlere katkılar sunmuştur³⁴⁶. Seferde asker ve mühimmatı nakletmek,

³⁴⁰ Mustafa Nuri Paşa, *age.*, s. 88.

³⁴¹ Mustafa Nuri Paşa, *age.*, s. 230.

³⁴² COA.MAD.d. No. 3389, s. 54.

³⁴³ Subhi Mehmet Efendi, *age.*, s. 439.

³⁴⁴ Subhi Mehmet Efendi, *age.*, s. 473.

³⁴⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...* s. 163.

³⁴⁶ Osmanlı Devleti, doğuda ve batıda bir sefere çıkacağı zaman donanmadan azami ölçüde yararlanmaktaydı. Devlet, açık deniz donanması kadar nehir ve göllerde de kara ordusunu takviye etmek amacıyla ince donanma gemilerini de kullanmaktaydı. Örneğin Avrupa seferlerinde Tuna, kuzey seferlerinde Dinyeper ve Özi Nehri ile doğu ve güney seferlerinde Fırat ve Dicle nehirlerinden insan ve malzeme ve mühimmat taşımak ya da kuşatmayı tamamlamak için ince donanmadan yararlanmaktaydı. İnce donanma gemilerinin inşa edildiği tersanelerin bulunduğu kazalarda görev yapan Yeniçeri serdarlarına, âyan-ı devlet ve vilayete, kadı ve sancak beylerine yazılar gönderilerek gerekli hazırlıkları belirtilen süreler dâhilinde tamamlamaları istenirdi. Onlar da buna göre yeni gemi inşa etmek için kereste

düşman donanmasına karşı koymak, önemli su yolları ve denizleri kontrol altında tutmak, bizzat düşman şehirlerini geri alma faaliyetlerini gerçekleştirmek ya da denize komşu şehir ve kalelerin kuşatılmasında kara ordusuyla işbirliği içinde kuşatmayı tamamlamak onun başlıca faaliyetleri olmuştur. 18. yüzyılın başlarında Mezemorta Hüseyin Paşanın gayretleri³⁴⁷ ile kalyon sayısının kırka çıkarılması, atamalarda liyakat ve becerinin temel ölçüt haline getirilmesi ve gemicilere kariyer imkânlarının sunulması gibi kalyon merkezli gemi teknolojisinde yaşanan gelişmeler, semerelerini 1715'te Mora'nın fethi ve 1739 Belgrad Anlaşması'yla sonuçlanan Osmanlı-Rus-Avusturya savaşlarında vermiştir. Bu yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı donanması başarılı bir şekilde yukarıda sayılan hizmetleri icra etmiştir. Ancak bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa'da donanma ve deniz teknolojilerinde yaşanan ilerlemelerin ve gelişmelerin takip edilememesi donanma hizmetlerinde aksaklıklar yaşanmasına yol açmış ve bu da donanmanın çağdaşı olan diğer devlet donanmalarından geride kalmasına neden olmuştur. En nihayetinde ise bu olumsuz gelişmeler Karadeniz ve Azak Denizi'nde hâkimiyetin kaybedilmesiyle sonuçlanmıştır. Donanmanın etkinliğini yitirmesi Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyetini de sarsmış onun rakipleri karşısında zayıf duruma düşmesine neden olmuştur. Bu yüzyılın sonlarında III. Selim zamanında gerçekleşen Nizam-ı Cedid yenilikleri ile donanmaya da el atılmış ve kısa bir sürede önemli gelişmeler sağlanmıştır. Öyle ki III. Selim döneminin sonlarında deniz kuvvetleri en azından nicelik yönünden yeniden Avrupa'nın sayılı güçleri arasındaki yerini almıştır³⁴⁸.

Osmanlı donanması, konu meyanında 18. yüzyıl başlarından 1770 yıllarına kadar bölgesinin etkin donanmalardan birisi olarak kalmıştır. 1715-1718 yıllarında Venediklilerle yapılan savaşta, Mora Yarımadası'nın Venedik Cumhuriyeti'nden geri alınmasında ve 1736-1739 Osmanlı-Rus Savaşı'nda düşmanla mücadelede önemli yararlılıklar göstermiştir³⁴⁹. 1718 Pasarofça Anlaşması'ndan sonra 1770 yılına kadar geçen elli yıllık bir süre zarfında ciddi bir savaş görmemiştir. Bir İngiliz diplomat ve politikacı olan Henry Grenville, 1765 yılı itibariyle yaptığı gözlemlerde Osmanlı donanmasının Venedik donanmasıyla güç ve imkân anlamında kıyaslanabilir durumda olduğunu ifade etmektedir³⁵⁰. Akdeniz koşullarına göre donanmalarını yapılandırmış olan bu iki devlet çağın değişen koşulları karşısında Atlantik deniz güçlerinin gerisinde kalmışlardır. Bu gerçeğin farkına varan devlet aklı, Koca Ragıp Paşa'nın sadareti sırasında harekete geçerek tersaneleri yeniden tanzim etmiş, yeni savaş gemileri inşa etmiş fakat donanma istenilen seviyeye çıkarılamamıştır. 1770 Çeşme Baskını, Osmanlı denizciliğinin içinde bulunduğu kötü durumu göstermesi açısından oldukça önemliydi. Hem donanma stratejileri, hem savaş taktikleri hem de mürettebatın sevk ve idaresinde aksayan hususlar olduğu gerçeğini ortada koymuştur. Bu baskın donanmanın bilgi düzeyi, savaş taktikleri, savaşma kabiliyeti, yönetim ve mürettebat kalitesi anlamında rakiplerinin epey gerisine düştüğünü göstermekteydi. Dahası bu baskın gerek donanma mürettebatı ve gerekse de devlet erkânı arasında başgösteren coğrafya bilgisindeki gerilemeyi iyice gözle görülür hale getirmiştir. Bu durumdan hareketle, 1770 Çeşme Baskını'ndan sonra kaptanıderyalığa getirilen Gazi Hasan Paşa'nın gayretleri sonucunda Bahriye Mektebi 1773'te açılarak Le Bron gibi yabancı uzmanlara dersler verdirilmiş, bu arada Gelenbevi İsmail Efendi ve Kasabbaşızade İbrahim Efendi gibi Türk hocalar da burada dersler vermişlerdir. Gelenbevi İsmail Efendi, Kasımpaşa'da

temini, hayvan tedariki ya da gerekli nakliye personelini temin etme cihetine gitmekteydiler. (Sefer sırasında yapılan hazırlıklar hakkında daha ayrıntılı bilgi edinmek için bk. Mehmet Zahit Yıldırım, "1724-1727 İran Seferleri Sırasında Askeri Hazırlıklar ve Aksaklıklar", Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C 4. , S 1. , Yıl 2002, Afyon, s. 150.)

³⁴⁷ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 52

³⁴⁸ Musa Çadircı, "Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu", *Türkler*, C 13. , ed. : Hasan Celal Güzel vd. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 804.

³⁴⁹ Subhi Mehmet Efendi, *age.* , s. 206.

³⁵⁰ Jonathan Grant, "Osmanlı Gerilemesini Yeniden Düşünmek: Osmanlı Devleti'nde Askeri Teknolojinin Yeniden Yayılması (15. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Kadar)", çev. : Salim Aydüz, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, Sayı 19-20, 2011, s.64.

açılan Bahriye Mühendislik Okulu'nda bir dönem matematik öğretmenliği yaparak yeni yetişen denizcilere matematik ve logaritma öğretmiş, Kasabbaşızade İbrahim Efendi ise bu okulda bir yandan maketler üzerinden istihkâm dersleri verirken diğer yandan da hendese dersleri vermiştir³⁵¹.

Tersane-i Amire ve donanmanın tanzim ve ıslahı için planlı ve bilinçli bir devlet politikası ancak III. Selim tahta geçtikten sonra takip edilmeye başlanmıştır. III. Selim, 1789'da tahta geçtikten sonra asırlarca Türk gölü olarak kalan Karadeniz'i yeniden Türk gölü haline getirmek için Kırım'ın alınmasını devletin geleceği için gerekli bulmaktaydı. Fakat 1787-1792 Osmanlı-Rus ve Osmanlı-Avusturya savaşları başarısızlıkla sonuçlanmış ve Türk donanmasının bu amacı gerçekleştirmeye gücünün yetmeyeceği ortaya çıkmıştır. III. Selim bunun üzerine Küçük Hüseyin Paşa'yı kaptan paşa tayin ederek Osmanlı donanmasını ıslah etmekle görevlendirmiştir³⁵². 1803 yılına kadar görev yapan Küçük Hüseyin Paşa, Türk donanmasını İngiliz ve Fransız örneklerine göre yabancı teknisyenlerin de yardımı ile ıslah etmiş ve bundan sonra modern Osmanlı donanmasının kurucusu olarak şöhret bulmuştur³⁵³.

III. Selim dönemi devlet adamlarından Koca Sekbanbaşı, kendi adıyla anılan risalesinde: “*Yeryüzündeki barış ve güven düşmanların saldırısından korunmakla sağlanabilir. Devlet sahibi olan hükümdarlar da idaresi altında bulunan toprakları ve o topraklar üzerindeki halkı, komşuları bulunan düşmanlarından ve daha başka şeylerden koruyabilmek için kendi ülkelerinin ve çağın şartlarına uygun şekilde korunma çareleri arayıp bulmuşlardır.*” diyerek Osmanlıların donanma inşa etmelerindeki sebebi güvenlik ekseninde özet şeklinde ifade etmiştir³⁵⁴. Bir önceki yüzyılda yaşayan Koçi Bey'e göre Osmanlı donanmasının komutanı olan kaptan paşanın görevi, uyku ve rahatı kendine haram ederek Akdeniz ve Karadeniz'in korunmasını sağlamak, kâfir kalyonlarının tüccar gemilerine zarar vermesine mani olmak ve Kazak kayıklarını kıyılardan uzak tutmaktır³⁵⁵. Bu görev Koca Sekbanbaşı'nın yukarıda ifade ettiği amacı gerçekleştirmeye denk düşmektedir.

4.2. Osmanlı Donanmasında Yelken Bezi Kullanan Gemiler

Osmanlı donanması, farklı sınıf ve türlere ait çok sayıda savaş ve nakliye gemilerinden oluşmaktaydı. Bu gemilerin bir kısmı Tuna, Fırat, Dicle ve Nil gibi nehirlerde ince donanma olarak görev yaparken bir kısmı da Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz gibi büyük denizlerde asıl donanmanın bir parçası olarak görev yapmaktaydı. Bu gemilerden kadirga, kalyete, kolik ve kırlangıç gibi bazı gemiler hem kürek hem de yelkenle hareket edebilmekteydi. Lakin asıl hareket kaynağını bu gemiler kürekten almakta, yelkeni ise yedek bir güç unsuru olarak kullanmaktaydı. Bir kısım gemiler ise sadece yelken kullanmaktaydı. Büyükleri ve genişlikleri itibarıyla kürekle hareket ettirilmeleri çok da mümkün olmadığı için kürek bir hareket kaynağı olarak bu gemilerde kullanılmamaktaydı. Kalyon ve barça gibi gemiler bu türden gemilerdir³⁵⁶.

³⁵¹ Emin Yakıtıl, “Bahriye Mektebi”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 4. , TDV İslam Araştırma Merkezi, İstanbul, 1991, s. 510.

³⁵² 18. yüzyılda tutulan bir ruznamçeye göre III. Selim kendi hükümdarlığı döneminde kendi kaderine terk edilen savaş işlerini düzene koymuş, devletin sınırlarını yeni kalelerle tahkim ettirmiş, donanma gemilerini arttırmış ve düşmana karşı zafer kazanmak için mutlaka gerekli olan araç ve gereçlerin tedarik edilmesi için bizzat kendisi gece gündüz gayret sarf etmiştir. (bk. V. Sema Arıkan (haz.), *III. Selim'in Sır Kâtibi Ahmet Efendi Tarafından Tutulan Ruznamçe*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1993, s. 169.)

³⁵³ Gencer, *agm.*, s. 505-506.

³⁵⁴ Koca Sekbanbaşı, *Koca Sekbanbaşı Risalesi*, haz.: Abdullah Uçman, Tercüman 1001 Temel Eser 7, İstanbul, 1974, s. 29.

³⁵⁵ Koçi Bey, *Koçi Bey Risalesi*, Sad. : Zuhuri Danışman, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1985, s. 132.

³⁵⁶ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 141-142.

4.2.1.Yelkeni Asıl Güç Kaynağı Olarak Kullanan Gemiler

Yelkenli gemiler için yelken temel hareket vasıtası olup bu gemiler rüzgâr gücüne bağlı olarak yol almaktaydı. Bu gemilerde kürekçilerin yerini yelkenler ve yelkenciler almıştır. Bu yüzden denizde kalma süreleri, top sayıları ve savaşçı mürettebat mevcutları kürekli gemilere göre daha fazladır. Bu gemilerde kürekçilerden açılan yerlere savaşçı unsurların ve topların ikame edilmesi, bunlara daha etkili bir savaş makinesi olma vasfı kazandırmıştır.

4.2.1.1.Kalyon

Kalyon, Osmanlı deniz kuvvetlerinde görev yapıp sadece yelkenle yol alan savaş gemilerinden en büyüğüne verilen isimdir. Bütün Orta Çağ boyunca her bakımdan geliştirilen bu cins gemiler, 15. yüzyıl sonlarıyla 16. yüzyıl başlarında karavela ve karaka tipleriyle oldukça mükemmel hale getirilmiştir. Osmanlı donanması 18. yüzyıldan önce bu tür gemileri kale kuşatmaları ve asker naklinde kullanmaktaydı. Kadırgalar, kalyonlardan önce Osmanlı donanmasının asli savaş gemisi olmakla kalyonların 18. yüzyıldaki işlevlerini yerine getirmekteydi. Kalyonlar, II. Bayezid Devri'nde "Göke" adıyla inşa edilmişlerdir. Ancak Burak Adası Savaşı'nda kalyonlar batınca Osmanlı donanmasında yeniden inşa edilmemişlerdir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde ise tekrar bu tip gemiler kullanıldıysa da bir ara yeniden terk edilmiştir³⁵⁷. Osmanlı Devleti'nde kalyona geçiş için bir dönüş yapma zorunluluğuna sebep olan gelişme ise Venedikliler ile 1645-1669 arasında yapılan Girit savaşları ve 1699 Karlofça Anlaşması'ndan sonra Venediklilerin Mora Yarımadası'na saldırımlarıdır. Özellikle 1645-1669 Girit Savaşı'nda Venediklilerin Çanakkale Boğazı'nı kalyonlarıyla Osmanlı donanmasına kapatmaları ve Osmanlı donanmasının Girit Adası'ndaki askerlere yardım ulaştıramaması bu konuda köklü bir dönüşüme neden olmuştur³⁵⁸.

Yelken bezinin esas kullanıldığı gemi türü kalyondur. Özellikle 18. yüzyılda Avrupa'da değişen donanma teknolojisine uyum sağlama yönünde ortaya çıkan eğilimin bir sonucu olarak Osmanlı donanmasında kalyon yapımına hız verilmiştir. Osmanlı donanmasının esas gücü kesin olarak bu yüzyılda kadırgadan kalyona geçmiştir. Bu da büyük miktarlarda yelken bezi sarfiyatını gerekli kılmıştır. Çünkü kalyonlar büyük gemiler oldukları için onları hareket ettirmek için çok miktarda yelken bezine ihtiyaç duyulmaktaydı. Konuyla ilgili belgelerde geçen: "*Tersane-i Amirede müceddeden inşa lazimesinden olan iki adet kalyonlar ile. . .*³⁵⁹, *Tersane-i Amirede mande ve merbut olan Donanma-yı Hümayun kalyonlarının eyyâm-ı ma'lumede küşadı mu'tad olan. . .*³⁶⁰, *Donanma-yı Hümayun kalyonları baştarde için beher sene üç yüz bin zira' kârhâne bezi. . .*³⁶¹, *Der'aliyye'ye nakli için bundan akdem Donanma-yı Hümayun kalyonlarından miri tonbaz kolik. . .*³⁶², *Lazime-i kalyonha-i Donanma-yı Hümayun ve*

³⁵⁷ Yazarı Belirsiz, *Kıbrıs Seferi (1570-1571)*, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, C 3. , Kısım Eki, Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1971, s. 57-58.

³⁵⁸ Mustafa Nuri Paşa'nın Netayicü'l-Vukuat isimli eserinde belirtildiğine göre, Girit Savaşı sona erinceye kadar askerlerin ve savaş malzemelerinin naklinde bir zorluk çekilmemiştir. Fakat 1683 Viyana bozgunundan sonra Venedikliler Mora Yarımadası'na saldırdıklarında onlarla başa çıkabilmek için eskiden olduğu gibi yine kalyonlar yaptırılması uygun görülmüştür. Bu amaçla ilk olarak ellişer ve kırk beşer zira' uzunluğunda (33.75-37.5 metre) on kalyon inşa edilmiştir. Bundan sonra Tersane-i Amirenin insan kaynağı ve masraf olarak mevcut durumu tümüyle değişmeye başlamıştır. (bk. Mustafa Nuri Paşa, *Netayicü'l-Vukuat*, Sad. : Neşet Çağatay, Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi, C 1-2, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s. 302.)

³⁵⁹ COA.MAD.d. No. 4380. s. 33.

³⁶⁰ Donanma-yı hümayun kalyonları malzemesi için Tersane-i Amire içinde bulunan Bezhaneden yetmiş bin zira bezin dokunması 1768/1769 tarihinde ferman olunmuştur. (bk. COA.MAD.d. No. 4629, s. 95.)

³⁶¹ Donanma-yı hümayun kalyonlarından baştarde için her bir sene üç yüz bin zira kârhane bezinin teslim ve sarf edilmesi yanında, 1767/1768 yılında üç yüz bin zira' yelken bezinden on bin zira'nın iki adet kalyona sarf edilmesine karar verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 4005, s. 51.)

³⁶² COA.MAD.d. No. 4005, s. 45.

*sefayin-i saire. . . .*³⁶³, *Tersane-i Amirede feshi ferman olunan Fâtih-i Bahri kalyonun feshi için. . . .*³⁶⁴, . . . *ibtidâ-i baharda seferber olacak Donanma-yı Hümâyun kalyonları ve sefâyin-i saire için iktiza iden mayistra ve alborta bezleri. . . .*³⁶⁵, ifadeleri yelken beziyle kalyonların ilişkisini ortaya koymaktadır.

Kalyonlar, Osmanlı donanması açısından gemi modeli olarak kadırğa örnek alınarak yapılmış olup diğer yelkenli savaş gemilerine kıyasla gövdesi daha uzundur. Maliyeti bakımından normal büyüklükte bir Osmanlı kalyonunun inşa masrafı yaklaşık üç dört kadırganın inşa masrafına eşittir. Kalyonlarda kadırgalardan farklı olarak en önemli ihtiyaç malzemesi yelkendir. Bir kadırgada üçgen biçiminde cankurtaran, orta ve borda isimlerinde üç yelken kullanılırken dörtgen biçiminde bir trinkete yelkeniyle birlikte bu sayı toplam dört adet yelkeni bulmaktaydı. Bir kalyonda ise mayistra, rinkete, mancana³⁶⁶, gabya, babafingo, civadıra ve alborta isimlerinde ölçüleri farklı büyüklüklerde değişen birçok yelken kullanılmaktaydı³⁶⁷.

Kalyonlar esas hareket kaynağı olarak yelkenleri kullandıkları için kürekçilerin yerine daha fazla top ve savaşçı mürettebat ikame etme imkânı doğmuştur. Ayrıca gemilerin manevra kabiliyetinin artmasına paralel olarak hem tonajları büyümüş hem de savaş güçleri epey artmıştır. Bu meyanda ortalama bir kadırgada otuz beş gemici, yüz savaşçı, on iki top, yüz doksan altı kürekçi ile birlikte toplam üç yüz otuz bir mürettebat bulunurken ortalama bir kalyonda doksan sekiz gemici, iki yüz kırk sekiz savaşçı, yüz on iki ile yüz otuz arasında top ve toplam üç yüz kırk altı adet mürettebat bulunmaktadır. On beş kişilik bir personel farkına rağmen toplarda sekiz misli, savaşçı sayısında iki buçuk misli bir artış görülmektedir³⁶⁸. Bu durum kalyonun kadırgalara kıyasla daha etkili bir savaş makinesi olduğunu göstermektedir.

Kalyonlar kendi içerisinde üç ambarlı, üç kantarlı, karavele ve kürekli kalyonlar biçiminde sınıflara ayrılmaktadır. Bu dört kalyon türünün dışında tombaz, potaç, hoy ve ateş kalyonu isimli kalyonlar olduğunu ileri süren yazarlar da mevcuttur³⁶⁹.

Belli başlı kalyon türleri ve özellikleri şunlardır:

Üç Ambarlı Kalyon

Ambar sayısına göre yapılan bu sınıflandırmaya göre üst güvertelerinin altındaki ambar sayısı üç olan kalyonlardır. Tasarlanma biçimine uygun olarak 1682'de seksen kadar top taşınması kararlaştırılmış olup personel sayısı altı yüz kadardır. Lakin top ve personel sayısı bütün üç ambarlı kalyonlarda sabit olmayıp bu gemilerin büyük ya da küçük olmalarına göre artabilmekte ya da azalabilmektedir. 1715'te denize açılan üç ambarlı kapudane kalyonu yüz otuz balyemez topu taşımaktaydı. Bu tür kalyonların büyük ve ağır oluşu onlar için sığ ya da dar sularda bir handikapa dönüşerek daha hafif korsan gemileri tarafından ele geçirilmesine neden olabilmekteydi³⁷⁰.

³⁶³ COA.MAD.d. No. 10364, s. 64.

³⁶⁴ Feshine karar verilen Fatih-i Bahri kalyonundan elde edilecek bir adet mayistra yelken bezinin diğer gemilerde kullanılması için Mahzen-i Sürp'te depolanması, buna karşılık adı geçen gemiye ait kerestelerin ise diğer gemilerde kullanılması için Mahzen-i Cub'ta saklanmasına karar verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 4005, s. 32.)

³⁶⁵ COA.MAD.d. No. 4005, s. 36.

³⁶⁶ Mancana, içine su koymaya mahsus büyük ve yassı fiçiler olup geminin hareketiyle yuvarlanmaya müsait fiçilerdir. Mancana yelkeni ise ufak randa yelkeni olup fırtınalı havalarda randa yelkeni yerine kullanılmaktadır. (bk. Nutki, *age.*, s.189.)

³⁶⁷ İzzi Tarihi'nde Perr-i Bahri isimli kalyonun özelliği anlatılırken onun çektirme sınıfı gemiler gibi kürekle hareket edebildiği ve rüzgârsız havada bu özelliği sayesinde yol alabildiğinden bahsedilmektedir. Sıra dışı bir teknikte yapıldığı için şekli normal kalyonlardan farklıdır. Bu kalyonun diğer bilinen kalyonlardan farklı olan bu yönüyle istisna teşkil ettiği anlaşılmaktadır. (bk. İzzi Süleyman Efendi, *İzzi Tarihi (Osmanlı Tarihi 1157-1165/1744-1752)*, haz. : Ziya Yılmaz, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 2019, s. 373.)

³⁶⁸ Nejat Tarakçı, *Osmanlı Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s. 170.

³⁶⁹ Aydın, *age.*, s. 65-66.

³⁷⁰ Aydın, *age.*, s. 59.

Üç Kantarlı Kalyon

Üç kantar (169,34 kg) ağırlığındaki gülleleri atabilen toplar taşıyan bu kalyonlara bu özelliğinden dolayı "üç kantarlı" kalyon ismi verilmiştir. 1717'de inşa edilen Yılan Başlı isimindeki kalyon, 1737'de Sinop'ta inşa edilen Şeşpa-yi Bahri isimli kalyon ve 1758'de denize indirilen Hısn-ı Bahri isimli kalyonlar üç kantarlı kalyon sınıfından idiler³⁷¹.

Karavele Kalyon

Karaveleler, genellikle Latin yelkeni taşıyan, iki veya üç direği bulunan ve kalyonların bordası ile aynı boylarda bordası olan daha çok İspanyol ve Portekizliler tarafından coğrafi keşifler döneminde keşif ve araştırma gemisi olarak kullanılan gemilerdir. Osmanlı donanmasındaki karavele sınıfı gemiler ise özellikle adalar arasındaki sığ sularda saklanan korsan gemilerinin takibinde etkili olmaktadır. 18. yüzyılda genelde 29,18 m ile 32,97 m arasında değişik uzunlukta pek çok karavele donanmada görev yapmıştır³⁷².

Kürekli Kalyon

Kalyon ismi mi yoksa bir kalyon türü mü olduğu konusunda net bir ayırım olmadığı bu kalyon, Osmanlı donanmasında diğer yelkenli gemilerle birlikte kullanılmaktaydı. 1703 yılında inşa edilen ve 1704 yılında ilk seferine çıkan bir tane kürekli kalyonda yirmi sekiz zabıt, doksan iki levent, yüz altmış yeniçeri ve topçu, yirmi marinar denilen esir gemicilerden oluşan üç yüz mürettebatın görev yapması kararlaştırılmıştır. Daha sonra bu gemiye yüz Yeniçerinin daha bindirilmesi emredilmiştir. 1719'da görev yapan bir adet kürekli kalyonun uzunluğu 34,11 metre idi. Bu kalyon görüleceği üzere bilinen kalyonlardan oldukça farklıdır. Çünkü görev yapan mürettebatın büyük bir kısmı asker kökenli olup marangoz, yelkenci, oymacı, hekim, cerrah vb. uzman iş gücü bu gemide belirgin biçimde yoktur. Kalyonun özelliği bu tür uzman iş gücünü içinde fazlaca barındırması ve kürekçi insan unsurlarına yer vermeyerek içecek ve yiyecekten tasarruf sağlamak suretiyle açık denizlerde aylarca kalabilmeye imkân sağlamasıdır. Bazı yazarlar Osmanlı Devleti'nde kürekli kalyonun aslında bir tane olduğunu ve bunun da bir tane başarda kalyonunun modifiye edilmesine dayandığı düşüncesindedirler³⁷³.

Kalyonlarda asıl savaş silahı toptur. Otuz dört ile otuz sekiz metre uzunluğunda bir kalyonda elli altı top bulunmakta ve bu sayı kalyonların büyüklüklerine göre artmaktadır. Bir kalyonun gücü bordasından yapabildiği top atışıyla ölçülmektedir. Lombar denen yerde bulunan toplardan düşmana ateş açılacağı zaman gemiler borda taraflarını düşmana dönerek ateş açmaktaydı. Lakin kalyonun bütün topları aynı anda değil dalgalı atış düzeni denen bir atış düzeni içinde sıra sıra atış yapardı. Bütün topların aynı anda ateşlenmesiyle oluşacak tepki kuvvetinin gemiyi devirme riski bu atış biçiminin asıl nedenidir. 18. yüzyılın başlarında üç ambarlı bir kalyonda top sayısı yüz on ikiye ulaşmıştır. Kalyonlardaki toplar için çok sayıda yuvarlak gerekmekteydi ve bu amaçla Pravişte'de yeni bir demir madeni açılarak çok sayıda yuvarlak dökülmüştür. 1697'de Pravişte'de beş yüz bin yuvarlak döküldüğü tespit edilmektedir. Kalyonlar değişik isimler almaktaydılar. Önceleri reislerinin adıyla isimlendirilirken ve kayıtları reisin adına tutulurken 18. yüzyılın başlarından itibaren gemi baş ve kış figürleriyle isimlendirilmeye başlanmışlardır. Ejder Başlı, Siyah Aslan Başlı, Al At Başlı, Yılan Başlı, Kuş Bahçeli, Servi Bahçeli, Akrep Başlı gibi isimler bazı kalyon isimleriydi. Tespit edilebilen ilk kayıt olan 1715 tarihli Akrep Kışlı Kalyon, kırk metre uzunluğunda bir kalyondur³⁷⁴. Mürettebat sayısı ise kalyonların değişen uzunluk ve büyüklük ölçüleri

³⁷¹ Aydın, *age.*, s. 60.

³⁷² Aydın, *age.*, s. 61.

³⁷³ Aydın, *age.*, s. 62.

³⁷⁴ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s.145.

nedeniyle standart değildir. Bu meyanda Mazhar-ı Tevfik kalyonu altı yüz, Polad-ı Bahri kalyonu beş yüz, Muradiye kalyonu dört yüz ve Ceylan-ı Bahri kalyonu üç yüz yetmiş beş mürettebata sahiptir³⁷⁵. Doğal olarak kalyonlarda görev yapan bütün mürettebat savaşçı değildir. İçerisinde kürekçisi, aşçısı, marangozu, yelkencisi, ziftçisi, imamı ve hekimi bu mürettebat sayısına dâhildir. Avrupa savaş gemilerinde de mürettebatın sayısı çoğu zaman standart değildir. Bazen mürettebatın sayısı toplam mevcudun üçte birine kadar düşer ve devletler gemilerine mürettebat bulmak için "*Serserilik Yasası*" gibi uygulamalarla zorla insan devşirirdi. Avrupa kalyonlarında kaptanların yetkisi Osmanlı kalyonlarındaki kaptanlara kıyasla daha geniştir. Disiplini sağlamak için dokuz kuyruklu kedi olarak isimlendirilen her ipi iki düğümlü kırbaçlar taşırlar ve disiplin için denizcileri cezalandırırlardı. Yine Avrupa gemilerinde mürettebatın eşi ve çocukları da gemilerde yaşayabilmekteydi. Osmanlı kalyonlarında ise bu tür uygulamalara dair herhangi bir kayda rastlanılmamıştır.

Kalyonların da içinde bulunduğu Osmanlı donanmasının ihtiyaçları ülkenin farklı coğrafi bölgelerinde yer alan şehirlerden karşılanırdı. Bu meyanda kendir bezi Samsun'dan; yelken bezi, Gelibolu, Kala-i Sultaniye, Sultan Hisarı, Seddülbahir ve Kilitbahir'den; kürekler, Edirne, Kocaeli ve Bursa'dan; lengerler ise Samakov'dan ocaklık usulü ile karşılanırdı³⁷⁶.

Tersane ihtiyaçlarının karşılanmasında ahali, avarız yükümlülüğüne karşılık olarak miktarı devlet tarafından belirlenmiş bir fiyat karşılığında yelken bezi dokuma, peksimet hazırlama, kereste kesme ve taşıma, kendir dokuma gibi mükellefiyetlere tabi tutulmuşlardır. Ancak bu durum reyanın hiç bir maddi karşılık alma hakkına sahip olmadan belli birtakım hizmetleri yapmak zorunda kaldığı angarya rejiminden oldukça farklı bir durumdur.

4.2.1.2. Ateş Gemisi

Ateş gemisi gerek Osmanlılar tarafından ve gerekse de onun çağdaşı olan denizci Avrupa devletleri tarafından düşman gemilerini yakmak amacıyla kullanılmış olan ve içi patlayıcı maddelerle doldurulmuş bir savaş gemisidir³⁷⁷. Ateş gemilerini, sahip oldukları yelkenleri sebebiyle kalyon sınıfından saymak mümkündür. Nitekim Kaptanıderya Vezir Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Kılburun Kalesi'nin tamirine göndereceği iki kalyondan birisi ateş gemisiydi. Bu gemiler düşman gemilerini yakmak için içi yakıcı ve patlayıcı maddelerle dolu olan ve çabuk alev alan gemiler olup çok eski devirlerden itibaren kullanılan gemilerdir. Ateş gemisi içinde mürettebat olduğu halde hedefe doğru yelken açarak giderken aynı zamanda içindeki tayfalar da hızı artırmak maksadıyla kürek çekmekteydi. Hızla hedefe yaklaşıldığında ise mürettebat sandallara binmekte ve gemiyi ateşe vererek uzaklaşmaktaydı. Bu durumda ateş gemisi hedefine ulaşarak düşman gemisini tutuşturmakta idi. Özellikle geminin yelkenleri pamuk içeriği nedeniyle tutuşmaya çok uygundur. Üstelik geminin güverte dâhil birçok parçasında katran, üstübu ve zift gibi yanıcı malzemelerin yoğun olarak bulunması, başlayacak bir yangının kısa sürede büyümesine ve gemiyi esir almasına neden olmaktadır. Gemiler birbirine zincirle bağlanmışsa ve havada rüzgâr varsa yangının diğer gemilere de sıçraması ve bütün bir donanmayı yok etmesi rastlanmadık bir manzara değildir. 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşı'nda yaşanan Çeşme Baskını bunun tipik bir örneği idi. Ancak ateş gemileri tutuşturulup terk edildikten sonra karşı taraftan gönderilecek süratli deniz vasıtaları yardımıyla gideceği hedeften uzaklaştırılabilmekteydi³⁷⁸.

4.2.1.3. Şalopa

Şalopa, Osmanlı donanmasında kullanılmış olup iki direkli ve ambarsız bir savaş gemisinin adıdır. Yelkenli savaş gemilerinden olan şalopa, yirmi zira' (15,1 m)

³⁷⁵ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 151.

³⁷⁶ Necdet Sevinç, *Osmanlılarda Sosyo-Ekonomik Yapı*, C 1, Kutsun Yayınevi, İstanbul, 1978, s. 144-145.

³⁷⁷ Gürçay, *age.*, s. 31.

³⁷⁸ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 170-171.

uzunluğunda olup iki direğe ve iki yelkene sahiptir. On iki topla donatılmış olan bu gemide bir reis, iki reis yardımcısı ve bir yelkenci bulunmaktaydı³⁷⁹.

Küçük boyutlu ve yelkenli gemiler olan şalopalar daha çok askeri mühimmat naklinde kullanılmaktadır. Tuna donanmasında mühim bir yer tuttuğu anlaşılan şalopalarda kullanılan başlıca yelkenler, mayistra gabya ve mizana yelkenleriydi. 1794/1795'te Sinop'ta inşa edilen üç adet şalopa için üç parça mayistra, üç parça gabya ve üç parça mizana yelkeni gönderilmiştir³⁸⁰. Başka bir örnekte ise 1795/1796'da Pehlivanzade Ahmet Ağa'nın inşasına memur olduğu dört adet şalopa için Tersane-i Amireden iki yüz yetmiş iki top mayistra yelken bezi ve iki yüz top alborta yelken bezi gönderilmiştir³⁸¹. 1 Nisan 1798 tarihinde Tersane Emini el-Hac Selim Ağa tarafından inşa edilen iki parça şalopa için her bir topu 350 paradan üç yüz top mayistra yelken bezinin satın alınması istenmiştir³⁸².

4.2.1.4. Karavele

Karavele, genel olarak Osmanlı donanmasında oldukça büyük gemilere verilen isimdir³⁸³. Osmanlı donanmasında yelkenli bir savaş gemisi olan karavele 15. yüzyılda kullanılırken 16. ve 17. yüzyılda gözden kaybolmuş, 18. yüzyılda ise yeniden ortaya çıkmıştır³⁸⁴. 1711'de Prut Seferi için Azak'a gönderilen donanmaya üç yüz elli nefer mevcutlu bir karavele de katılmıştır. 1726'da, donanmada iki karavelenin inşası devam etmekteydi. Belgelerde geçen ". . . *Donanma-yı Hümayun kalyonlarından bir adet karavele. . .*" ibaresi onun kalyon sınıfında görüldüğünü göstermektedir. 1740/1741'de tam bir karavele için küçük ve büyük on dört adet yelken verilmesi emredilmiştir³⁸⁵. Bu gemiler yelken kullandığı zaman mayistra, gabya ve trinkete yelkenleri gibi yelkenleri kullanmaktaydı.

4.2.1.5. Firkateyn

Firkateyn, kalyondan küçük tek ambarlı ve üç direkli yelkenli savaş gemisidir. Firkateynin üç direği de kabasorta³⁸⁶ olup zamanımızın muharebe kruvazörü vazifesini görmekteydi³⁸⁷. Osmanlı donanmasının savaş gemilerinden olan firkateynlerin hem güvertesinde hem de ambarında toplar bulunmaktaydı. Bu da onları etkili bir savaş gemisi haline getirmekteydi. Firkateynlerin uzunlukları ise 34-41,5 arasında değişmekteydi ve top sayısı otuzdan yetmişe kadar çıkmaktaydı. Güvertesinde top bulunmayan firkateynlere meze-firkateyn denilmekteydi. 1782'de Tersane-i Amirede iki firkateyn inşa edilmekteyken, Limni'de kırk metre uzunluğunda başka bir firkateyn inşa edildiği görülmektedir. Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa da yine Limni'de otuz sekiz buçuk metre bir firkateyn yaptırmıştı. 1791'de Rusya ve Avusturya karşısında toprak kaybeden Osmanlılar, donanmaların güçlendirmek için mücadele ederlerken Akdeniz ve Karadeniz'e gönderilecek Osmanlı donanmasında kalyon ve benzeri gemiler yanında yirmi dört adet firkateyn de bulunmaktaydı³⁸⁸.

4.2.2. Yelkeni Yedek Hareket Gücü Olarak Kullanan Kürekli Gemiler

Asıl hareket vasıtası olarak küreği kullanan bu gemiler için esas hareket kaynağı insan gücü olduğu için bu gemilerde kürekçi iş gücüne büyük ihtiyaç duyulmaktaydı. Kürekçilerin varlığı ise gemide su, yiyecek ve toplar için kullanılabilir alanı daralttığı için bu durum, bu tür gemilerin savaşlarda ve seferlerde yelkenli gemilere kıyasla daha

³⁷⁹ Pakalın, *age.*, C III, s. 307.

³⁸⁰ COA.MAD.d. No. 10424, s. 79.

³⁸¹ COA.MAD.d. No. 10424, s. 80.

³⁸² COA.MAD.d. No. 3365, s. 131.

³⁸³ Sami, *age.*, s. 1067.

³⁸⁴ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...* s. 165.

³⁸⁵ COA.MAD.d. No. 3389, s. 54.

³⁸⁶ Kabasorta, biri sabit öteki hareketli iki tornadan yapılmış palangadır. (bk. Karayazgan, *age.*, s. 64)

³⁸⁷ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve ...*, s. 471.

³⁸⁸ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...* s. 163.

az etkili olmasına yol açmaktaydı. Kürekli gemiler, esasında Orta Çağ'ın rampalayarak düşman gemilerini ele geçirme stratejisine daha uygundurlar. Ancak ileri hat düzeninin yaygınlaştığı Yeni Çağ deniz savaşları için uygun değildirler. Büyüklük olarak yelkenli gemilerden küçük olmaları ve çok sayıda kürekçi kullanmaları bu gemilere düşmana karşı daha çabuk manevra yapma ve sığ sulara yanaşabilme imkânı sağlamaktaydı.

4.2.2.1. Kalyete

Osmanlı donanmasında kullanılan ve on dokuzdan yirmi dört oturağa kadar oturağa sahip olan savaş gemilerine kalyete denilmektedir³⁸⁹. Kalite veya kalyete olarak kaynaklarda geçen bu gemiler, 42-48 zira' uzunluğa sahip olup Tuna donanmasında yaygın olarak kullanılmaktaydı. Bu gemiler özellikle takip hizmetinde ön plana çıkmaktaydı. Bu gemilerde de yelken ikinci planda gelip asıl hareket gücü küreklerden sağlanmaktaydı. 23 Kasım 1730'da kalyeteler ve sandal-ı hümayunlar için yelken bezi gerektiğinde, Boğazhisarı ve havalisinden iki bin beşyüz topu mayistra ve iki bin beşyüz topu alborta olmak üzere toplam beş bin top yelken bezi satın alınmıştır³⁹⁰.

4.2.2.2. Çamlıca

Çamlıca ince donanma gemilerinden olup Tuna Nehri'nde asker ve erzak taşımacılığında kullanılmaktaydı. 18. yüzyılın sonlarında İstanbul Tersanesi'nde yirmi sekiz arşın uzunluğunda bir çamlıca yapılmıştı. Bu yüzyılda Avusturya ile savaşların yoğunlaşması bu gemilerin önemini artırmıştır³⁹¹. 7 Ocak 1787 tarihinde Tersane-i Amirede inşa olunan bir adet çamlıca gemisinin yelkenleri için gerekli olan bin top alborta bezi Tersane-i Amirede bulunmadığı için bu kadar bezin İstanbul'da bulunan tüccardan satın alınmasına karar verilmiştir³⁹².

4.2.2.3. Kırlangıç

Kırlangıç, Osmanlı donanmasında kullanılmış olup karamürsel sınıfı çektiri gemilerinin en küçüğüdür³⁹³. Gemi bu ismini kırlangıç kuşundan alıp bu hayvan kadar hızlı ve çevik olması dolayısıyla bu isimle isimlendirilmiştir. Bu geminin ilk defa 18. yüzyıl sonlarında kullanılmaya başlanmış olması muhtemeldir³⁹⁴. Kırlangıç gemisinin her bir küreği iki ya da üç kişi tarafından çekilmekte olup bu gemi karakol, keşif ve haberleşme amacıyla kullanılmaktadır. Mürettebat sayısı ise yüz kişiye yaklaşmaktaydı. 1791'de yapılmış büyük bir kırlangıç gemisi içinde yüz kişiyi barındırmaktaydı. Kırlangıç gemisi asıl itici gücünü küreklerden alsa da ihtiyaç halinde yelken de kullanan bir gemidir. 1783/1784'de sekiz adet Cezayir kırlangıcı için sekiz yüz top yelken bezinin Mahzen-i Sürpten verilmesi emredilmiştir³⁹⁵. Kırlangıçlar sadece Tuna Nehri'nde değil Mısır sahillerinde de kullanılmıştır.

4.2.2.4. İşkampoye

Tuna'daki ince donanmada görev alan işkampoye gemileri habercilikte kullanılmaktaydı. Asker naklinde kullanılan hem kürek hem de yelkenle işleyen en büyük filikalara da işkampoye denilmekteydi. Büyük ve küçük olmak üzere iki boyda

³⁸⁹ Gürçay, *age.*, s. 223.

³⁹⁰ Boğazhisarlarından sadece Donanma-yı hümayun kalyonları için değil bunların yanında kalyete ve sandal-ı hümayunlar için de yelken bezi ve tentelik bez toplanmaktaydı. 1730/1731 yılında buradan her bir topu bir sekiz yüz dirhemden iki bin beş yüz top mayistra bezi ile her bir topu altı yüz dirhem ağırlığında iki bin beş yüz top alborta bezinin toplanmasına karar verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10323, s. 48.)

³⁹¹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*, s. 457.

³⁹² Tüccardan satın alınan alborta cinsi yelken bezleri yeterli ağırlık standardına sahip olmadığı için başka tüccarların elinde bulunan alborta mayistra bezleri satın alınarak bu çamlıca gemisine harcanmıştır. (bk. COA.MAD.d. 10412. 97.)

³⁹³ Pakalın, *age.*, C II., s. 270.

³⁹⁴ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 136.

³⁹⁵ COA.MAD.d. No. 4375, s. 77.

inşa edilen işkampoyelerde on üç oturak bulunmaktaydı. 18. yüzyılda işkampoyeler bir önceki yüzyılda olduğu gibi varlığını korumuştur. 1770'te ince donamada on üç işkampoye bulunmaktadır ve bu gemilerin her birine bir adet trinkete yelkeni verilmiştir³⁹⁶. Avusturya ve Rusya ile bu yüzyılda Balkanlarda gerçekleşen savaşların bu gemiye olan ihtiyacı Osmanlı Devleti açısından sürdürdüğü anlaşılmaktadır. 1702/1703 tarihinde Karadeniz'de hizmet etmesi için kırk kadar işkampoye gemisinin inşası ve bunların kaptanlarının başına tersane ocaklığının emekdarlarından olup denizcilik biliminde mahir bulunan bir kaptanın başbuğ olarak atanması emredilmiştir³⁹⁷.

4.2.2.4. Kancabaş

İnce donanma gemilerinde olan kancabaşlar, sığ sularda asker, mühimmat ve erzak taşımak için kullanılmaktaydı. Baş ve kıç kısımları kancaya benzediği için bu isim verilmiştir. Tuna sahillerinden aldığı zahireyi İstanbula taşıyan aktarma cinsi gemilere güvenlik için birer kancabaş eşlik etmekteydi. Kancabaşlarda bir de sandal bulunmaktaydı. Prut Seferi sırasında (1711) kancabaşlar görev almış ve içlerinde otuzar levent bulunan yüz yirmi kancabaş donanmayla Karadeniz'e sevk edilmiştir³⁹⁸. 1748 yılında Özi Kalesi tarafına gönderilen ancak Akkirman Boğazı'nda³⁹⁹ batan kancabaşların tente, yelken, kürek, lenger ve demir gibi malzemeleri denizden çıkarılarak Akkirman Kalesi'nin mühimmat deposunda depolanmıştır⁴⁰⁰.

4.3. Gemi Teknolojisinde Yaşanan Değişim ve Yelken Dönemi

Gemiler, belli bir evrimsel gelişimin sonucu olarak günümüze gelmişlerdir. Gemilerin inşa ve donatımında yaşanan değişim, tarihin en eski dönemlerinden günümüze kadar sürüp gelen bilim ve teknolojiadaki değişimin denizcilikteki bir yansımasıdır. Teknoloji ilerledikçe donanmaların taktikleri, gemileri ve kullandıkları silahlar da değişmiştir. Yeni Çağ'da yaşanan bu büyük değişimin örneği, sebebi ve sonucu ise kalyonlardır. Kalyonların ortaya çıkışında ise ekonomik ve ticari ihtiyaçlarla birlikte teknolojik gelişmeler de etkili olmuştur.

1. Teknolojik Gelişmeler

Teknolojik gelişmelerin başında kıç dümeninin bulunması, gemilere daha fazla direk bina edilmesi ve barutun gemilerde kullanılması gelmekteydi. Birinci gelişme gemilerin hem daha kolay yönlendirilmesini hem de rüzgâra karşı yelken açmasını mümkün kılmıştır. İkinci gelişme gemilerin daha fazla yelkene sahip olmasını bu ise gemilerin sürat kazanmasını sağlamıştır. Üçüncü gelişme ise gemilerin toplarla donatılarak yüzen birer savaş makinesine dönüşmesine neden olmuştur⁴⁰¹.

Avrupa'da silah endüstrisinin durumu 17. yüzyılın ortalarına doğru iki yüzyıl öncesinden belirgin biçimde farklıdır. Üretimin coğrafi dağılımı köklü bir biçimde değişmiştir. Ve daha da önemlisi Avrupa ülkelerinin üretici potansiyeli büyük ölçüde artmış, verimlilik yükselmiş, yeni ulaşım imkânlarının doğmasıyla ticaret gelişmiş ve Avrupa ticari açıdan olağanüstü önem kazanmıştı. Bu dönemde nitelikli dökme topların ortaya çıkışı silah endüstrisi açısından büyük bir başarıdır. Nitekim dökme demir

³⁹⁶ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s.138.

³⁹⁷ COA. A. DVNS. MHM. d. No: 114, s. 41.

³⁹⁸ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s.135

³⁹⁹ Akkirman Boğazı'nın olumsuz iklim koşulları nedeniyle donanma gemilerinin zarar görmesine neden olduğu anlaşılmaktadır. 1741/1742 tarihinde kancabaş kaptanlarından Hasan Kaptan'ın kancabaş cinsi gemisi burada batmış ve yirmi beş kadar gemi mürettebatı bu kazadan sağ kurutularak Yılan Adası olarak bilinen yere sığınmıştır. Burada yedi ay kadar kalmak zorunda kalan gemi mürettebatından bazıları ölmüş bazılarıysa yılan ve ayı balıkları yiyerek hayatta kalmaya başarmıştır. Ateş ve duman çıkararak yerlerini belli ettikten sonra bir başka Türk gemisi tarafından kurtarılan bu kişiler Sünne Boğazı'ndan geçerek karaya çıkarılmışlar ve hallerini padişaha arz etmişlerdir. (bk. Mehmet Suphi Efendi, *age.*, s.743.)

⁴⁰⁰ COA.C.BH.253:11711:3.

⁴⁰¹ Saxena, *ibid*, s. 34.

toplarnn maliyetlerinin görece düşük olması Avrupa'da topçuluğun gelişmesine imkân tanıırken, ticari düzenlemelerdeki gelişmeler mevcut kaynakların daha yararlı biçimde kullanılmasına imkân sağlamıştır. Avrupa'da top üretiminde yaşanan bu gelişme kalyonların ortaya çıkışıyla birlikte Avrupa'nın dünya üzerinde kurduğu hâkimiyetin nedenlerinden birisi olmuştur⁴⁰².

Yeni Çağ'da yaşanan bu teknolojik gelişmeleri bünyesinde en iyi yansıtan gemi sınıfı kalyonlardır. Kalyonlar, karakaların yetersizliğine bir tepki olarak doğmuştur. Çünü kalyonun gövdesi karakadan daha uzun ve daha ince olup karaka için gövdenin omurga ve kiriş uzunluğuna oranı 3:2:1 iken, kalyonda bu oran 4:3:1'dir. Kalyonda hidrodinamik direnç azaltılmış olduğu için kalyon karakadan daha iyi manevra yapabilmektedir. Ayrıca olumsuz deniz koşullarına karşı kalyon daha dayanıklıdır. Yine kalyonlar karakalara göre daha sağlam olup savaşta gövdesine bordalamak zordur. Kalyonda geminin meyil hızını artırmak için toplar merkez hattı yakınına yerleştirilmiştir. Üst güvertesi ise yan yelkenlerden daha iyi yararlanabilmek için azaltılmıştır. Bu tasarım, kalyonların rüzgâra karşı daha yakın yelken açmasını mümkün kılmaktadır⁴⁰³.

2. Ekonomik ve Ticari İhtiyaçlar

Gemi teknolojisinde yaşanan değişimin itici güçlerinden birisi de Yeni Çağ'da Avrupa'yı etkileyen ekonomik ve ticari ihtiyaçlardır. Çünkü coğrafi keşiflerden sonra İspanyollar, Amerika'da sahip oldukları kolonilerden elde ettikleri mal ve eşyaları İspanya'ya taşımak için büyük gemilere ihtiyaç duymaktaydılar. Karaka ismi verilen gemileri bu yüzden geliştirmişlerdir. Ancak onun hantal yapısı nedeniyle ihtiyaçlarına cevap veremediğini anlayıp çok geçmeden kalyonu geliştirme cihetine yönelmişlerdir. 16. yüzyıl ortalarında Avrupa'da imal edilmiş olan kalyonlar üç yüz ile altı yüz ton arasında bir ağırlığa sahiptir. Kalyonların kapasitesi bu yüzyılın sonuna kadar artarak bin iki yüz tona ulaşmıştır. İngiliz kalyonları, 16. yüzyılın sonlarından itibaren daha küçük ve İspanyol kalyonlarından daha iyi manevra yapacak şekilde ince bir yapıya sahip olarak inşa edilmişlerdir⁴⁰⁴.

Donanmalar aşırı bir sermaye yoğunluğu gerektirmekteydi. Ayrıca gemi inşa işi, beraberinde tersane inşası, bakım ve demir fabrikası gibi karmaşık yapıları lüzumlu kılmaktaydı. Devlet hazineleri açısından yerli ve uluslararası pazarlardan satın alınması gerekli erzak, levazım, yelken, kenevir ve kereste gibi malzemelerin korunması ve stoklanması büyük ölçekli satın almalar icap ettirmekteydi. Satın alma süreçlerinin koordinasyonu ise özel yönetim becerileri gerektirmekteydi. Bunlara ilave olarak ihtiyaç anında hızla seferber edilebilecek uzman işgücü havuzuna ihtiyaç vardır. Demir işçileri, vardiyancılar, üstübcüler, urgancılar, yelkenciler ve özellikle gemi ustası ve marangozlar ihtiyaç duyulan bu uzman iş gücüne dâhildir. Bütün bu ihtiyaçlara cevap verecek uluslararası bir pazar Avrupa'da zaten daha önceden oluşmuştur⁴⁰⁵.

Savaş filosunu barış zamanında muhafaza etmek zorunlu olduğu gibi donanmalar ağır yapıları nedeniyle çok hızlı harekete geçememekteydi. Bu sebeble barış zamanı gemilerin gövdesi suya karşı korunmalı, direkleri, armaları ve donatım malzemeleri çürümeden muhafaza edilmeliydi. Aynı şekilde kereste stokları, halat takımı, yelken ve demir iskeleleri inşa ve tamir için acil bir duruma karşı hazır edilmeli, yönetici ve işçilere ücretleri zamanında ödenmeliydi. Tüm toplum, marangoz, kalafat yapımı, yelken yapımcısı ve halat yapımcısı dâhil olmak üzere emekte yeni bir

⁴⁰² Carlo M. Cipolla, *Yelken ve Top*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2003, s. 37.

⁴⁰³ Mark Denny, *Float Your Boat, The Evolution and Science of Sailing*, The John Hopkins University Press, Baltimor, 2009, s. 74.

⁴⁰⁴ Denny, *ibid*, s. 76.

⁴⁰⁵ Harding, *ibid*, s. 207.

işbölümüne gitmeliydi⁴⁰⁶. Tüm bu faktörler denizcilik politikasına sahip olan Avrupa devletlerine doğal olarak yeni mali yükler getirmiştir⁴⁰⁷.

Kalyon teknolojisine geçiş işte bütün bu aşamaların önemini büyük güçlere dikte ettirmiştir. Deniz kaynaklarına erişimde geniş kolonilere sahip oldukları için İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi bazı Avrupa ülkeleri bu yeni teknolojiye daha hızlı geçerken bu ihtiyaçların üzerinde daha az baskı oluşturduğu bazı devletler daha yavaş geçmiştir. Osmanlı Devleti de bu değişimin dışında kalmayarak 18. yüzyıldan itibaren bu değişime ayak uydurmaya çalışmıştır.

Diğer yandan geleneksel Güney-Kuzey Avrupa ticaret rotasının sonu Akdeniz'e uzanmaktaydı. Akdeniz'deki koşullar Baltık'tan çok farklıydı. Akdeniz havzası çok gelişmiş ve çeşitlilik arz eden bir deniz ekonomisine sahiptir. Burada düşük değerli hububat, balık, tuz, kuru üzüm, zeytinyağı, kumaş, deri, cam, şap gibi yiyecek maddelerinin yüksek miktarlarda ticareti yapılmaktaydı. Ayrıca Doğu Akdeniz'den gelen ipek ve baharat gibi değerli ve pahalı maddelerin ticareti de burada yapılmaktaydı. Tüm bu ürünlerin ticareti, hem bölgesel hem de Kuzey Avrupa ülkeleri ile bağlantılı olarak gerçekleşmekteydi. Venedikliler yerleşik ilişkiler ağı sayesinde Kuzey Avrupa ülkeleri ile yapılan ticarete önemli bir mevkiye sahiptiler⁴⁰⁸. Baltık Bölgesi'nde yapılmakta olan ticaret Danimarka ve İsveç deniz gücünün sağladığı güvenlik ortamında gelişmiştir. Akdeniz ticaretinde ise yaygın korsanlık faaliyetlerinin eşlik ettiği genel bir güvenlik eksikliği vardır. Akdeniz'de yerel ticaret hâlâ küçük yerel gemilerle yapılırken uzun mesafe ticaret, iyi silahlanmış İngiliz, Hollanda ve Fransız yelkenli gemileri tarafından yapılmaktaydı. Baltık Denizi'ndekine benzer şekilde Akdeniz'de milletlerin faaliyetini kontrol eden ya da bu faaliyetleri düzenleyen güçler yoktur. Bu denize komşu olan devletlerden hiçbirisi güçler arasındaki nispi güç dengesi nedeniyle Akdeniz'in tamamına hâkim olabilecek bir güce sahip olamamıştır. Batı Akdeniz'deki İspanyol deniz kaynakları, 1618-1648 Otuz Yıl Savaşları sırasında büyük ölçüde zayıflamıştır. Marsilya'daki Fransız ticareti, İspanya ile yapılan savaş ve ülkede gerçekleşen iç savaştan sonra Colbert'in izlediği etkili ekonomi politikalarının da etkisiyle hızla iyileşmiştir. XIV. Lui'nin inşa ettirdiği kadirga ve yelken gemileri, en büyük bölgesel güç olmalarına rağmen bölgenin tamamına hâkim olacak kadar güçlü değillerdir. Kuzey Afrika'daki Cezayir, Trablusgarp ve Tunus gibi bölgesel güçler ise tüccarlara karşı sürekli tehdit oluşturmaktaydı. Doğu Akdeniz'de bir zamanlar çok etkili olmuş olan Venedik donanması ise Osmanlılarla savaşlardan dolayı epey zayıflamıştır. Osmanlılar ise sağlam bir gemi ustalığına ve yelken ekonomisine sahiptiler⁴⁰⁹. Ama sahip oldukları ve uzmanlaştıkları kadirga teknolojisi ile kalyon gemileriyle baş etmeleri mümkün değildir. Kadirga, sığ ve sakin sularda kalyon gibi yelkenli bir gemiyi mağlub edebilirdi ama gövdesine fazla top monte edilemediği gibi hem daha yüksek bordalı hem de daha fazla topa sahip olması sebebiyle daha üstün ateş gücüne hükmeden kalyonlarla başa çıkaması zordur. Bu gerçeği ilk önce Kuzey Afrika'daki Garb Ocakları olarak isimlendirilen yerlerdeki denizciler anlamışlar ve 17. yüzyılın sonlarından itibaren kadirgadan çok kalyon gemileri kullanmaya başlamışlardır⁴¹⁰.

Akdeniz, 17. yüzyılın ikinci yarısından sonra önemli bir ticaret yolu halini almıştır. Ve onun değişkenliği, rekabet halindeki denizci milletlere birçok önemli fırsat sunmaktaydı. Ancak Akdeniz'e komşu olan güçler kalyona geçme konusunda Baltık Bölgesi'ndeki güçler kadar hızlı ve hevesli değillerdir. Bunun nedeni ise kalyon gibi yelkenli gemilerin ağır parasal yatırımlar gerektirmesi bunun ise Akdeniz'deki tüccarlara fazla cazip gelmemesidir. Akdeniz'de güçlü bir yerel ekonomi ile burada İngiliz ve Fransız tüccarların iyi kurulmuş kolonileri bulunmaktaydı. Bu koloniler uzun mesafeli ticaret yapma olanağını bu güçlere sunmaktaydı. Doğu Akdeniz'e komşu limanlarda İran ipeklileri, Anadolu pamukluları, Anadolu tiftiği ve Avrupa yünlülere

⁴⁰⁶ Alastair Couper, *Sailor and Traders, A maritime History Of The Pacific Peoples*, University of Hawaii, Press, Honolulu, 2009, s. 27.

⁴⁰⁷ Harding, *ibid*, s. 207.

⁴⁰⁸ Harding, *ibid*, s. 46.

⁴⁰⁹ Harding, *ibid*, s. 46.

⁴¹⁰ Harding, *ibid*, s. 46.

birbiriyle mübadele edilmekteydi. Fransız tüccarlara rakip olan İngiliz tüccarlar Levant ticaretine 17. yüzyıl sonlarında hâkim olmayı başarmışlardır. Bu ticareti korumak için kalyon gibi büyük ve iyi silahlanmış gemilere ihtiyaç duymaktaydılar⁴¹¹.

Oyle anlaşılmaktadır ki İspanyollar kalyon teknolojisine geçiş konusunda Venediklileri etkilemişler, Venedikliler İspanyol ve Kuzey Avrupa'daki rakipleriyle mücadele etmek için kalyon teknolojisine geçmişler, Osmanlılar ise Venediklilerle başa çıkabilmek için bu teknolojiye geçmenin zorunluluğuna ikna olmuşlardır. Cezayir ve diğer Garb Ocaklarının kalyona daha önce geçmiş olmaları Osmanlı Devleti'nin ikna olmasını kolaylaştırmıştır. Tarihi süreçte Osmanlı donanmasında 17. yüzyılın sonlarına geldiği zaman kürekli gemiler terk edilmeye başlanmıştır. 1701'de kadirga sayısı on beşe düşmüş ve 1760'lara kadar bu seviyede kalmıştır. Neticede bu gemiler artık eskisi gibi donanmanın bel kemiği değildir ve faaliyet alanları düşman gemileri hakkında bilgi toplamak, sahillerde ve Adalar Denizi'ndeki adalarında devriye gezmek ve bazen de rüzgârsızlıktan duran yelkenli gemileri çekip gideceği limana ulaştırmakla sınırlıdır⁴¹².

Osmanlılar başından beri kalyonlardan tamamen habersiz değillerdir. Kalyonları donanmanın lojistik ve ikmal gemisi olarak kullandıkları birçok vaka vardır. Mesela 1571'de Kıbrıs'ın fethinde bu amaçla kalyonlar kullanmışlardır. Üstelik uzun süre hem kalyon hem de kadirga kullanan Cezayirli denizciler, daha 17. yüzyılın ilk yarısında kendilerine ait yelkenli gemilerle seferlere iştirak etmişlerdir. Osmanlıların 1679'da Venedik'e karşı Değirmenlik Limanı'nda savaş hazırlığı yapan donanmasında sadece üç kalyon varken, yardıma gelen Kuzey Afrika filosunda yirmi altı burtun ve on bir çekirme sınıfından kalyon bulunmaktaydı⁴¹³.

Osmanlı donanmasının bir parçasını oluşturan ve Akdeniz'de bir dönem Garp Ocakları olarak anılan Cezayir, Tunus ve Trablusgarp donanmaları, kalyon teknolojisine geçişte ön plana çıkmıştır. Garp Ocakları donanması, İngiltere ve Fransa ile 17. yüzyıl boyunca denizlerde mücadele etmiştir. Bu ocaklarda yetişen birçok denizci hem Osmanlı bürokrasisinde hem de Osmanlı donanmasında önemli görevlere gelmişlerdir. I. Abdülhamit dönemi ve III. Selim dönemi tanınmış devlet adamlarından olan aslen Çerkez kökenli Cezayirli Gazi Hasan Paşa bunlardan birisidir⁴¹⁴. Kalyon teknolojisine geçişte büyük rol oynayan Mezemorta Hüseyin Paşa da buradan gelmekteydi⁴¹⁵.

Osmanlı Devleti'nin yeni teknolojiye geçişinde Mezemorta Hüseyin Paşa'nın yeri Osmanlı denizcilik tarihi içinde önemlidir. Çünkü donanmada kalyonun önemini en iyi fark ederek donanmayı bu yönde yeniden yapılandırmak için ilk harekete geçen odur. Yukarıda belirtildiği üzere kalyonlar ilk defa Mezemorta Hüseyin Paşa döneminde kullanılmamıştır. Daha önce 1571 Kıbrıs'ın ve 1574 Halkulvad'ın fethinde de

⁴¹¹ Harding, *ibid*, s. 47.

⁴¹² Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014, s. 22.

⁴¹³ Zorlu, *age.*, s. 28.

⁴¹⁴ Garb Ocakları üç bölgenin birleşmesinden oluşmaktaydı. Bunlar Cezayir, Tunus ve Trablusgarb bölgeleri olup hepsi de Cezayir-i Bahri Sefid eyaletinin birer parçasıdır. Dolayısıyla Garb Ocakları, kaptanıderya tarafından idare edilen bir eyalettir. Burada üç sınıf yönetici bulunmaktaydı. Beylerbeyi ya da dayı, yeniçeri ve levent, kadı ya da kadının naibi. Mürettebat olarak Garb Ocakları donanmasında görev yapanlar Anadolu'dan gönderilen yiğit ve cesur gençlerdir. Özellikle, Antalya, Uzuntaş ve İzmir bu denizcilerin gönderildiği belli başlı yerlerdir. Kapıkulu ordusu isimli merkezi ordu, devşirmelerden oluşurken bu donanma mürettebatının tamamının neredeyse Türk oluşu dikkat çekicidir. Bu eyalette halk Arapça konuşsa bile eyaletin yönetim kadroları ile ordu ve donanma mensupları Türkçe konuşmaktaydı. Eyalette resmi yazışma dili Türkçe'dir. Yine halkın çoğunluğu şafi ve maliki olsa da yönetici zümreler hanefidir. Eyaletin asıl gelir kaynağı ise savaş ve korsanlık faaliyetlerinden elde edilen ganimetlerdir. Garb Ocakları, 19. yüzyıla kadar bölgede Osmanlı hâkimiyetinin sürmesinde önemli rol oynamışlardır. (bk. Atilla Çetin, "Garb Ocakları", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 13., TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1996, s. 383-384.)

⁴¹⁵ Genç yaşında bir deniz savaşında birçok yerinden yaralanıp öldüğü zannedildiği halde yaşaması üzerine Venediklilerce, "yarı ölü" anlamına gelen Mezzo-Morto lakabı verildiği için Mezemorta lakabıyla anılmıştır. (bk. İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 29., TDV İslam Araştırmaları Merkezi, Ankara, 2004, s. 524.)

kullanılmıştır. Lakin kalyonun yeri muharip gemiler olmayıp geri planda asker, erzak ve savaş malzemesi nakliyatı yapan nakliye gemilerinin yanındır. Ordunun bel kemiği kadırgalardır. Hatta Silahtar Fındıklılı Mehmet Paşa'nın bildirdiğine göre kaptan olan Zurnazen Mustafa Paşa, Venediklilere karşı Girit Seferi sırasında kalyonları faydası olmadıkları düşüncesiyle İstanbul'a göndermiştir⁴¹⁶. Mezemorta Hüseyin Paşa ise kalyona yeni bir anlam ve işlev yükleyerek onu, ikinci planda kalan bu kullanım sahasının epey ötesine taşımış ve donanmanın asıl savaş gemisi haline getirmiştir. Yaptığı işin önemi buradan gelmektedir.

Asıl adının Hacı Hüseyin olduğu ve Mayorka (Mallorca) kökenli bir devşirme olduğunu ileri süren yazarlar da olmasına rağmen⁴¹⁷ Moritanyalı olduğu da iddia edilen Mezemorta Hüseyin Paşa, çekirdekten denizci olup on yedi yıl kadar esaret hayatı yaşamış, Cezayir'de Fransızlara karşı savaşarak onları buradan uzaklaştırmıştır. Daha sonra Cezayir dayısı ve beylerbeyi iken 1689'da Kalaylıkoz Ahmet Paşa'nın yerine kaptanıderya tayin edilmiştir. Kendisi, 1693'te Edirne'de Sadrazam Çalık Ali Paşa ile görüşerek miri kalyonların ihtiyacını karşılama ve kalyonların kaptan, zabıt ve leventlerinin görevlendirilmesi konusunda ondan yetki almıştır. 1695'te Venedik donanmasına karşı Midilli'nin Zeytinburnu açıklarında kazandığı zafer, 1696-1697 arasında Venedik donanmasını Andre Adası ve Bozcada önlerinde üç defa mağlup etmesi ona haklı bir şöhret kazandırmıştır. Mezemorta Hüseyin Paşa, denizlerdeki başarılı harekâtları kadar donanmada yapmış olduğu ıslahatları ile de ün yapmıştır. Mezarı Sakız Adası'nda bulunan Mezemorta Hüseyin Paşa, 20 Ağustos 1701'deki vefatından önce hazırlıklarını tamamladığı Bahriye Kanunnamesi ile Osmanlı kaptanıderyaları arasında ünlü bir isim haline gelmiştir⁴¹⁸.

Bahriye kanunnamesi Kaptanıderya Mezemorta Hüseyin Paşa tarafından hazırlanmış ise de kendisi bu kanun yayımlanmadan öldüğü için uygulanması sadrazam olan Amcazade Hüseyin Paşa ile yeni Kaptanıderya Abdülfettah Paşa'ya nasip olmuştur⁴¹⁹. Abdülfettah Paşa zamanında ilan edilen ve uygulamaya giren bu kanunname Osmanlı donanmasına bir düzen ve intizam getirmiştir⁴²⁰. Çektiri yani kürekli donanma usulü terk edilmiş, kalyon usulü kesin olarak kabul edilmiş, tayin ve terfi işlemlerinde liyakat, tecrübe ve bilgi ön plana çıkarılmıştır.

1701'de yayımlanan bu kanunnameye göre⁴²¹:

1. Kalyonların sayısı kırka ulaştırılmalı ancak ulaştıktan sonra ihmal edilmeyip her sene ocaklık bağlanan yerlerden Tersane-i Amire'ye güçlü ve sağlam kereste toplanıp mevsim geçince eskiyen ve köhneleşen kalyonların yerine yenisini koymak için yeniden kalyonlar inşa olunarak kalyon sayısının çoğalmasına özen gösterilmelidir⁴²².

2. Tersane-i Amirede mevcut yirmi yedi adet kalyon olup bunlar kırka ulaştırıldıktan sonra her birine verilmiş olan askeri mühimmatta bir değişiklik yapılmamalıdır⁴²³.

⁴¹⁶Silahtar Fındıklılı Mehmet Ağa, Zurnazen Mustafa Paşa'nın istişare ettikten sonra mavna ve kalyonların çok faydası olmadığını söyleyerek bunları donanmadan ayırdığını ve kalyonları İstanbul'a yollarken mavnaları ise Kara Foça Limanı'na yolladığından bahsetmektedir. (bk. Silahtar Fındıklılı Mehmet Ağa, *Zeyl-i Fezleke, (1065-22 Ca. 1106/1654-7 Şubat 1695)*, haz. : Nazire Karaçay Türkal, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2012, s.17.)

⁴¹⁷Alan G. Jamieson, *Lords of The Sea, A History of the Barbary Corsairs*, Reaction Books, London, 2012, s. 134.

⁴¹⁸Jamieson, *ibid*, s. 153.

⁴¹⁹Selim Hilmi Özkan, "Amcazade Hüseyin Paşa Dönemi Denizcilik Alanında Yapılan Faaliyetler", *Ululararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, C 3. , 26-29 Eylül 2013, Türk Denizcilik Tarihi Bildirileri, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 331.

⁴²⁰İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 29. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, Ankara, 2004, s. 525.

⁴²¹Kanunnamenin tamamı için bk. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 185-189.

⁴²²Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 185.

⁴²³Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 186.

3. Kaptan paşa, tüm donanma komutanlarının ve reislerinin ve diğer donanma personelinin komutanı olup bunların hepsi kaptan paşa'nın sözüne itimat edip yönetimine itaat etmeli ve ona boyun eğmelidir. Buna karşılık kaptan paşa da her grubun düzenine özen göstermelidir⁴²⁴.

4. Deniz komutanları, donanma personelinin eskiden beri hizmet verenleri olduğundan her birinin sadakat ve gayret ile hizmet etmeleri beklenmekte olup, binilecek gemilerin inceliğine vâkıf ve denizcilik biliminde usta, kaptan ve reisler tutulmalı, gemilerin mühimmatı tamamlanmış olmalıdır⁴²⁵.

5. Sadakat ve istikamet üzere olan personel, yetenek ve ehil olmalarına göre ödüllendirilmelidir.

6. Donanma kaptanlarından birisi eğer ölür ya da azlini gerektirir veya onun kısıtlanmasını icap ettirir hıyanet ve cinayet gibi bir sebeple onun kaptanlığını başkasına vermek gerekirse denizcilik bilgisine ve donanma personelinin haline vâkıf olmayan kara Paşa'larından birisine asla verilmemelidir⁴²⁶.

7. Boş kalan reis görevleri, kapudane-i hümayun ve diğer kalyonlarda olan personeden, reislik biliminde bilgi ve yeteneği olanlara ve yolu geldikte işe yarar kimselere verilmelidir⁴²⁷.

8. Kaptan paşa ve diğer kaptanlar, aç gözlülük veya başka bir sebeple düzenlenen ve tayin olunan kalyonların askerlerini asla azaltmayıp, her bir kalyon için tayin olunan ve belirlenen askerler ve onların mühimmatlarını eksiksiz olarak tamamlamış olmalıdır⁴²⁸. (Kanunnamenin tamamı için bk. EK 9)

Kanunnamenin sonuna bir aded kalyonda bulunması gereken görevli sayıları ve bunların maaşları ile ilgili bir liste de eklenmiştir. Buna göre bir aded kalyonda altı yüz bir kişi bulunmakta ve bunlardan birinci reis günlük 90 akçe, kalyon ağası 40 akçe, kalyon hocası 30 akçe, levend çavuşu 30 akçe, yelkenci 60 akçe, vardiyacı 30 akçe, serdümenci 25 akçe, baş marangoz 40 akçe, marangoz 35 akçe, varilci 25 akçe ve kalyon cerrahı 40 akçe almaktadır. Bazı yazarlar bu ücretlerin dönemin şartlarıyla kıyaslandığında oldukça iyi ücretler olduğunu iddia etmektedir. Bu meyanda kanunnamenin yayımlandığı yıllarda kütüphanelerde çalışan görevliler günlük olarak ortalama 10-20 akçe alabilmekte iken en düşük kalyon görevlisinin gündeliği 16 akçe olup en yüksek kalyon görevlisinininki 90 akçedir. Gündelik ortalaması ise 34 akçedir. Bir koyunun fiyatının aynı dönemde 200-250 akçe arasında değiştiği düşünülürse bir kalyon kaptanının neredeyse üç günlük maaşıyla bir koyun alabildiği sonucuna ulaşılmaktadır⁴²⁹.

Osmanlı denizciliğinin tek kanunnamesi 1701 tarihli kanunname olmamıştır. 1701 tarihli kanunname hükümlerini teyid eden ya da çağın değişen ihtiyaçlarına göre Bahriye Nezareti gibi yeni kurumlar getiren 1792, 1804, 1849 ve 1916 tarihinde de yeni kanunnameler hazırlanmıştır. Donanmanın tayin, terfi, emeklilik, gemi sınıfları vs. hususlar bu düzenlemelerle yeniden tanzim edilmiştir⁴³⁰. Bu kadar çok düzenlemenin 18. yüzyıldan itibaren artması denizlerin önemi konusunda artan bilince yorumlanabileceği gibi önceki düzenlemelerin dönemin hızlı değişen koşulları karşısında yetersiz kalmasına da yorumlanabilir.

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kaptan paşalığından bir süre sonra leventlikten yetişen başka bir denizci olan Canım Hoca Mehmet Paşa kaptanıderya olmuştur. Üç defa bu göreve gelip en son 1736'da bu görevden azledilen Canım Hoca Mehmet Paşa, sadece donanmada kaptanlık yapmamış aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz'deki çeşitli tersanelerde, kalyon inşası görevlerinde de bulunmuştur. Yasak olduğu halde Tersane-i Amirede kahvehane açtırması ve Kefe'den donanma ile birlikte padişahın izni olmadan ayrılması azledilmesine neden olsa bile Mezemorta Hüseyin Paşa'nın başlattığı

⁴²⁴ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 186.

⁴²⁵ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s.186.

⁴²⁶ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s.187.

⁴²⁷ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s.187.

⁴²⁸ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 189.

⁴²⁹ Özkan, *age.*, s. 332.

⁴³⁰ Aydın, *age.*, s. 35

kalyonlu gemiler siyasetinin yerleşip kurumsallaşmasına önemli katkılar yapmıştır. Kendisi Hafız Ahmet Paşa'nın yerine kaptanıderya olarak atandığında, "...ol hidmete kemal-mertebe ehliyeti" dolayısıyla kaptan paşa olarak atanmış, daha sonraki atanmaları da, "...sâbika kapudanlığında azm ü nam ü şöhreti" dolayısıyla gerçekleşmiştir⁴³¹. Bu durum Bahriye Kanunnamesi ile getirilen ilkelerin donanma yönetiminde kendisine epey bir süre yer bulduğunu göstermektedir⁴³².

Kadırga teknolojisinden kalyon teknolojisine geçiş, insan faktörünün rolünü değiştirmekle kalmamış aynı zamanda onu yeniden tanımlamıştır. Çünkü kürekçilerin yerini yelken ve yelkenciler, savaşçıların yerini ise toplar almıştır. Ancak bu durum kalyonlarda insan faktörünün tamamen ortadan kalktığı anlamına gelmemektedir. Bilakis yelkenci, kalafatçı, topçu, marangoz, imam, cerrah ve dümenci gibi uzman insanların önemi daha da artmıştır. Bu gelişmelerin sonucunda esir kürekçilerin yerini özgür yelkenciler, cebeli ve Yeniçerilerin yerini ise bir deniz subayı zümresi almaya başlamıştır⁴³³.

Kadırga gibi kürekli gemilerde görülen sınırlı sayıdaki iş dağılımı, yelkenli gemilerde birçok farklı görev ve fonksiyon ile yer değiştirmiştir. Çünkü kalyonların aynı anda hem hareket ettirilip hem de savaşa sokulması gerekmektedir. Bu da çok sayıda hünerli mürettebat istihdamını ve karmaşık bir işbölümünü gerekli kılmaktaydı. Kalyonlardaki farklı görevler arasında dümenin kullanılması, geminin yönetimi, iâşe temini, marangozluk, cerrahlık, yelkencilik ve filika kullanımı gibi görevler yer almaktaydı. Gemilere insan temini stratejisi donanmaya ve onun sahibi devletlere yeni bir ekonomik yük de getirmiştir. Artan sayıdaki hünerli mürettebatın iâşe ve yerleşiminin temini ve deniz subaylarıyla erbaşların maaşları yeni harcamaların yapılması anlamına gelmekteydi. Bilhassa Osmanlı Devleti'nde 1770'lerden sonra donanma işlerinde artan sayıda yabancı teknisyen ve mühendisin istihdamı ile donanmada yaşanan modernleşme çabaları, bu masrafları daha da çoğaltmıştır⁴³⁴.

Osmanlı kalyonlarında bulunan mürettebat sayısı sabit olmayıp onların uzunluk, sınıf ve büyüklüklerine göre değişmekteydi. 1690'da Kapudane kalyonunda dört yüz on sekiz mürettebat görev yaparken Patrona kalyonunda yine dört yüz on sekiz mürettebat, Riyale kalyonunda ise üç yüz doksan üç mürettebat bulunmaktaydı. Dokuz sene sonra ise Kapudane gemisinde altı yüz bir mürettebat, Patrona ve Riyale kalyonunda dört yüz, normal bir kalyonda ise iki yüz ile üç yüz elli arası değişen mürettebat görev yapmaktaydı. 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi'ne göre kalyonlarda denizci mürettebatın dışında gerektiği zaman tamir ve bakım yapacak marangoz ve kalafatçılar ile tıbbi müdahalede bulunacak bir cerrah da bulunmaktaydı⁴³⁵. 1711 tarihinde görev yapan Kör Ali Kaptan kalyonunda bir kalafatçı, iki marangoz, bir varilci, bir kılavuz, bir cerrah görev yapmaktaydı⁴³⁶. Kalyondaki görevliler arasında yelken iplerini kullanmakla görevli olan ve halatçı olarak isimlendirilen görevliler de vardı⁴³⁷.

Osmanlı Devleti'de 18. yüzyılda kalyon teknolojisinin benimsenerek birçok kalyon inşa ettirildiği görülmektedir. İsim ve yapıldığı seneler itibarıyla inşa edilen kalyonlardan bazıları şunlardır⁴³⁸:

⁴³¹ Subhi Mehmet Efendi, *Subhi Tarihi*, haz. : Mesut Aydın, Kitabevi, İstanbul, 2007, s. 49.

⁴³² 1731/1732 yılında Kaptanıderya Şahin Mehmet Paşa, görevden azledildiğinde bunun sebeplerinden en önemlisi onun görevinin gereğini yerine getirmekten aciz olması ve Tersane-i Amire nizamından gafil bulunmasıydı. O yeniçeri kökenli bir kaptanıderyaydı. Bu gerekçeyle görevden azledilmiş olması liyakat ve beceriye dayanan 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi'nin 18. yüzyıl ortalarına kadar fiilen yürürlükte olduğunu göstermektedir.(bk. Subhi Mehmet Efendi, *age.*, s. 123.)

⁴³³ Zorlu, *age.*, s. 30.

⁴³⁴ Zorlu, *age.*, s. 31.

⁴³⁵ Aydın, *age.*, s. 299.

⁴³⁶ Aydın, *age.*, s. 304.

⁴³⁷ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 95.

⁴³⁸ Fevzi Kurtoğlu, *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935, s. 14.

Geminin Adı Yapıldığı Sene

1.	Fatih-i Bahri	1746
2.	Perr-i Bahri	1747
3.	Nasır-ı Bahri	1748
4.	Nusret Nüma	1749
5.	Beridet'üz-Zafer	1750
6.	Ziver-i Bahri	1752
7.	Nuveyd-i Fütuh	1754
8.	Vufk-ı Devlet	1756
9.	Hasn-ı Bahri	1758
10.	Mesken-i Gazi	1767
11.	Nasr'un- Cenk	1768
12.	Feth'üz-Zafer	1768
13.	Ejder-i Bahri	1776
14.	Ceylan-ı Bahri	1777
15.	İnayet-i Hak	1778
16.	Şehper-i Zafer Firkateyni	1779
17.	Pulad-ı Bahri	1780
18.	Mukaddem-i Nusret	1785
19.	Muradiye	1786
20.	Bed-i Nusret	1792
21.	Bahr-i Zafer	1793
22.	Selimiye	1796

Daha önceki dönemlere ait kalyon isimlerine kayıtlarda bu kadar fazla tesadüf edilmezken 18. yüzyılda sıkça tesadüf edilmesi devletin gemi inşa politikasında köklü bir değişikliğe gittiğini göstermektedir. Kalyonlar önceki yüzyıllara kıyasla bu yüzyılda daha uzun ve daha büyük inşa edilmiştir. Bu durum gemi donatımında yeni bir organizasyon değişikliğine gidilmesi zarureti de beraberinde getirmiştir. Yelken bezine olan ihtiyaç da bu politika değişikliği ile artmıştır. Bu politika değişikliğinin arka planında siyasi ve askeri nedenler bulunmaktaydı. 18. yüzyılda başta Venedik olmak üzere Rusya ve Avusturya ile neredeyse her yirmi ya da yirmi beş yılda bir yaşanan ve uzun süren savaşların yanında bu yüzyılın sonlarına doğru Fransa'nın muhasım devlet olarak Akdeniz'de etkin konuma gelmesi Akdeniz'in önemini artırmıştır. Venedik, Rusya, İran ve Avusturya gibi büyük devletlerle yapılan savaşlar, ordunun takviyesi ve desteklenmesi yönüyle nehir, göl ve deniz gibi su yollarının denetim altına alınması ve devlete ait toprak ve suların savunulması konularında donanmanın önemini bir kat daha artırmıştır. Dikkat çeken başka bir husus ise gemi isimlerinin Uzun Salih Kaptan Kalyonu, Salahi Mustafa Kaptan Kalyonu, Hacı Beytullah Kalyonu gibi kalyon kaptanlarının ismini taşıyor olmasıdır. Bu durum bazı kalyonların, kaptanları tarafından inşa ettirilmiş olduğuna işaret etmektedir. Bunlar büyük ölçüde kaptan paşa eyaleti olan Cezayir-i Bahri Sefid eyaletini oluşturan sancakların yöneticileri olan derya kaptanlarıdır. Bu yüzyılda donanmada Tersane-i Amirenin inşa ettiği kalyon türü gemilerden daha ziyade Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin sancak beyleri tarafından inşa edilen gemiler ağırlık kazanmıştır.

4.4. Yelken Bezinin Kullanıldığı Diğer Yerler

Yelken bezi, Osmanlı donanmasında görev yapan barça, göke, şalopa, uskuna, kadirga ve kalyon gibi yelkenli gemilerde ulaşım için yaygın biçimde kullanılmaktaydı. Hatta 18. yüzyıldan bir yüz yıl sonra buharlı gemilerde bile yelken bezi yer yer kullanılmıştır. Buhar gücüyle hareket eden vapurlarda yelkenin kullanılmasının nedeni ise insanlara güven duygusu vermesindedir. Ayrıca yelkenin buharlı gemilere sağladığı bazı avantajlar vardı. Bu doğrultuda yelkeni taktıktan sonra hem buhar gücüyle hem de rüzgâr gücüyle hareket eden vapurlar daha hızlı yol alabilmekteydi. Lakin 18. yüzyılda yelken bezleri sadece rüzgârın yardımıyla gemilerin yol almasını sağlamak için yani denizcilik amacıyla kullanılmamaktaydı. Bunların dışında yelken bezlerinin başka

kullanım alanları da vardır. Mesela, Aşıyan-ı Hassa⁴³⁹, Kayıkhanesi-i Hassa⁴⁴⁰, Tophane-i Amire⁴⁴¹ ya da Baruthane-i Hassa ve kaptanıderyaya ait gemilerin tefriş ve döşenmesinde bu bezler belli ölçülerde kullanılmaktaydı. Çünkü Tersane-i Amireye satın alınması istenen bezler ile yukarıda adı verilen kurumlarda kullanılan bezlerin, badban, bez boğaz, bez badban ve yelken gibi aynı isimleri taşımaları bu gerçeği göstermektedir. Gemilerde uzun süre kullanımın sonucunda eskiyen yelkenler ise atılmayıp bir mahzene kaldırılmaktaydı. Bu mahzen halk arasında Kurşunlu Mahzen olarak da bilinmekte olup diğer ismi Mahzen-i Sürptür.

Osmanlı donanması, kaptanıderyaya bağlı kaptanlar tarafından idare edilen devlete ait kürekli ve yelkenli gemilerden oluşmaktaydı. Bu gemilerde yelken ve kürek, birbirinin alternatifi değil genellikle birbirinin tamamlayıcısı idi. Uygun rüzgâr çıktığında yelken açılmakta, rüzgâr kesildiğinde kürekler çekilmekte ya da savaş ve takip gibi hızlı takip gerektiren durumlarda her ikisi birden kullanılmaktaydı. Esasında yelkenleri kullanmak kürekle yol almaktan daha avantajlıdır. Çünkü sadece küreklerin kullanımı, kürekçilerin çabuk yorulup yıpranmasına ya da hastalanıp emekli olmasına neden olmakta dahası gemide huzursuzluğu artırarak isyan gibi olayları tetikleyebilmektedir. Bu itibarla Osmanlı donanmasında vapur ve zırhlı savaş gemilerinin donanmada yerlerini aldıkları 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar bütün gemilerde yelkenin olduğunu iddia etmek çok da gerçek dışı değildir.

4.4.1. Baruthane-i Amire

Baruthane-i Amire, Osmanlı kara ve deniz ordusunun ihtiyaç duyduğu barutun imal edildiği yerdir. Osmanlı ordusunun ana ikmal merkezlerinden birisi olan Baruthane-i Amire, Tersane-i Amire kadar olmasa bile yine de yelken bezinin kullanıldığı yerlerin başında gelmekteydi. Teknik olarak, Baruthane-i Amirede birbiriyle ilişkili farklı bölümler olup bunlar kalhane, sergihane, perdahthane, hamam, mahzen, cami, ahır ve nöbet kuleleri idi. Yüzyıllar boyunca birleşimi değişmekle birlikte, 18. yüzyılda siyah barut imal etmek için ien uygun bileşim % 75 güherçile, %12,5 odun kömürü ve %12,5 kükürt olarak bilinmekteydi. Avrupa'da Fransa, 18. yüzyılın ilk yarısından itibaren bu oranları uygularken, İngiltere daha 17. yüzyılda bu oranları uygulamaya başlamıştır. Baruthane-i Amirede genel olarak %80 güherçile %10 odun kömürü ve %10 kükürt oranında karışıma sahip barutlar üretilmiştir. Siyah barutun bileşimini oluşturan maddeler, ustaları tarafından iyice ayarlanıp çok iyi karıştırılmak zorundaydı. Çünkü bu oranlar iyi ayarlanamazsa imal edilen baruttan savaşlarda istenen verim ve netice elde edilemediği gibi ani patlamalar gibi iş kazaları da ortaya çıkabilmekteydi. Hassas bir madde olmasına rağmen bir savaş aracı olarak barut, karışımı iyi yapıldığı takdirde uzun süre bozulmadan saklanabilmekteydi. Bu nedenle karışımı oluşturan güherçile, odun kömürü ve kükürt gibi maddeler önce çok ince kıvamda toz haline getirilmekte, daha sonra ise bu maddeler karışımda kullanılacak oranlara göre son derece hassas biçimde tartılmaktaydı. Her bir madde ayrı ayrı kaplarda hamur haline getirildikten sonra istenen barut bileşimi elde edilmekteydi. Elde edilen bu karışım, üst üste iki değirmen taşı büyüklüğünde kayalar vasıtasıyla önceden yapılmış bir havuz veya gemi içerisinde, bu iş için üretilmiş olan bir çark tarafından döndürülüp iyice ezilmekte ve birbiriyle karıştırılmaktaydı⁴⁴². Bu sırada, karışım ne kadar iyi karıştırılır ve bu karıştırma işlemi ne kadar uzun sürerse barutun kalitesi o kadar yüksek olmaktadır. İyice inceltilen ve silindir gibi yassı hale getirilen barut, ayrıştırılmak için elekten geçirilerek büyüklüklerine göre sınıflandırılmaktaydı. Karışım sırasında herhangi bir patlamaya neden olmamak için ısıtılan barut, sergihane denilen özel bölümde kurutulmaktaydı. İşte yelken bezlerinin varlığına bu kurutma işlemi sırasında ihtiyaç duyulmaktaydı. Bir dizi işlemin sonucunda elde edilen barut, Tersane-i

⁴³⁹ COA.MAD.d. No. 10388, s. 69.

⁴⁴⁰ COA.MAD.d. No. 10344, s. 46.

⁴⁴¹ COA.C.AS.543:22748:1:1.

⁴⁴² Mübahat S. Kütükoğlu, "Baruthane-i Amire", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 5, TDV İslam Araştırma Merkezi, İstanbul, 1992, s.97-98.

Amireden gönderilen eskimiş yelken bezlerinin üzerine serilerek kurutulmaktaydı. Kurutma işlemi bittikten sonra ise imalatın son aşaması olan cilalama (perdaht) işlemine geçilmekteydi. Perdaht işlemi yatay yönde dönen dolaplar aracılığıyla gerçekleşmekte ve bu dolaplara yerleştirilen barutların taneleri, dolap döndükçe birbirine çarparak yuvarlak bir şekil almaktaydı. Böylece üretim aşaması sona ererek üretilmiş olan barut bu işe mahsus varillere konularak mahzende depolanmaktaydı⁴⁴³.

Yelken bezi, yukarıda belirtildiği üzere barut sergilerinde yaygın biçimde kullanılmaktaydı. Bunun için Baruthane-i Amirenin nazırı bunu bir yazı ile padişahın talep eder ve bu talebi uygun bulunursa kendisine yelken bezi teslim edilirdi. Burada onun muhatabı tersane emini olmayıp merkezi idarenin en başındaki isim olan padişahıdır. Doğrudan Tersane-i Amire eminine başvurarak ondan bu yönde bir talepte bulunması bu iki kurum ve görevli arasında ast-üst ilişkisine dayanan bir hiyerarşi bağı mevcut olmadığı için mümkün değildir. Bu konuda karar verme yetkisi iki kurumun da bağı olduğu padişahıdır.

Genelde Baruthane-i Amireye gönderilecek yelken bezleri köhnemiş ya da kullanılmış yelken bezlerinden seçilmekteydi. Bunun nedeni sağlam yelken bezlerine donanmada daha çok ihtiyaç duyulmasıydı. Yelken bezleri Tersane-i Amireden sadece Baruthane-i Amire olarak isimlendirilen İstanbul Baruthanesine değil 18. yüzyılda faaliyet gösteren devlet sınırları içindeki diğer baruthanelere de gönderilmekteydi⁴⁴⁴. İstanbul Baruthanesinden başka Selanik'te bir baruthane vardı ve burada da yelken bezi kullanılmaktaydı. III. Selim döneminde mevcut baruthanelere ilave olarak bir de Azadlı Baruthanesi de açılmıştır⁴⁴⁵.

Tersane-i Amireden Baruthane-i Amireye yelken bezi gönderildiğine dair farklı tarihlerde farklı örnekler vardır. Mesela Baruthane-i Amirede üretilen barutu serip kurutmak için 13 Ocak 1719'da Baruthane-i Amire nazırı tarafından Tersane-i Amireden verilmek üzere üç adet kullanılmış yelken bezi istenmiştir⁴⁴⁶.

Baruthanelerde kullanılan yelken bezlerinin hepsi Tersane-i Amireden gönderilmemekte bazen serbest piyasa koşullarında faaliyet gösteren tüccarlardan satın alınmak suretiyle de karşılanılmaktaydı. 1759/1760' tarihinde es-Seyyid Abdurrahman Ağa, bin beş yüz kantar siyah barutu hazırlaması için görevlendirildiği zaman bu iş için gerekli olan malzemeleri Selanik'te ikamet etmekte olan Fergani Abbas Beşe, Hüseyin Beşe, Ahmet Beşe, Hasan Beşe, Kasab Hasan Beşe ve tacir taifesinden Mehmet Ağa, Timuri el-Hac Mehmet ve Ömer Çelebi'den satın almıştır. Onun satın almış olduğu malzemeler içinde kalbur, kıl elek, ibrişim elek, perdaht kalburu, kömür kalburunun yanı sıra 159,1 metre uzunluğunda bir yelken bezi de vardı. Bu malzemelere toplam 2,520 akçe ödemiştir⁴⁴⁷.

Savaş dönemlerinde barut talebi arttığı için Baruthane-i Amirenin barut üretimi de artmakta bu da onun yelken bezine olan ihtiyacını büyütmekteydi. 1767/1774 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Baruthane-i Amire Nazırı Mehmet Efendi tarafından İstanbul Baruthanesinde kullanılmak üzere Tersane-i Amire mahzenlerinden iki adet büyük gabya yelken bezi istenmiştir. İki adet büyük gabya yelkenini istemesinin nedeni o sene fazla miktarda barut üretilmiş olması ve dolayısıyla barutu kurutmak ve temizlemek için açılan mevcut serginin ihtiyaca cevap verememesidir. Padişah, talep

⁴⁴³ Zafer Gölen, "Osmanlı Barut Üretim Merkezi; Baruthane-i Amire", *Türkler*, C 10. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 139.

⁴⁴⁴ İbrahim Sezgin, "Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Baruthaneler ve Barut İmalatı", *Türkler*, C 10. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 146.

⁴⁴⁵ Sezgin, *age.* , s. 146.

⁴⁴⁶ Bazen, İstanbul Baruthanesinde üretilen barutu kurutmak için buranın nazırları tarafından Tersane-i Amireden köhne yelken bezlerinin verilmesi talep edilmekteydi. Örneğin 13 Ocak 1719'da İstanbul Baruthanesinin nazırı Ahmet Ağa, kurutma işlemi için daha önce olduğu gibi yine Tersane-i Amireden kendilerine köhne yelken bezi verilmesini talep etmiştir. Dilekçesi başmuhasebeye kayd olunarak kendisine Tersane-i Amire mevcudundan talep ettiği yelken bezlerinin verileceğine dair bir suret verilmiştir. (bk. COA.MAD.d., No. 10309, s. 40.)

⁴⁴⁷ COA.C.AS.991:43318:1.

edilen yelken bezinin Tersane-i Amire mevcudundan verilmesini emretmiştir⁴⁴⁸. Baruthane-i Amire Nazırı Mehmet Efendi, daha sonra gönderilen yelken bezlerinin yeterli gelmemesi üzerine Tersane-i Amireden gönderilecek üç adet daha büyük gabya yelkenine ihtiyaç duyulduğunu bildirmiştir. Ancak kendisine 5 Nisan 1771'de bir adet büyük gabya yelkeni gönderilebilmiştir⁴⁴⁹. Başka bir Baruthane-i Amire Nazırı olan el-Hac İbrahim Efendi, kendisinden önceki nazırların izinden giderek barut sergisi amacıyla kullanılmak üzere Tersane-i Amire mevcudundan bir adet kullanılmış büyük gabya yelkeni istemiş ve kendisine 19 Mart 1775'te bu yelken teslim edilmiştir⁴⁵⁰. "*Sâbık-ı mu'cebince*" ifadesi bu işlemin daha önce de yapılmakta olduğunu göstermektedir⁴⁵¹.

Barut sergilerinde kullanılan yelken bezi, baruthanelerin dışında devlete ait bazı şehirlerin kalelerinde de aynı amaç için kullanılmaktaydı. Çünkü bazı büyük kalelerde yine barut dökülmekteydi. Ayrıca topların ateşlenmesinde yelken bezi gibi kolay tutuşan beze ihtiyaç duyulmaktaydı. Tersane-i Amire emirleri, padişahın gelen emir üzerine bildirilen kalelere yelken bezlerini göndermekteydiler. Stratejik olarak önemli mevkiilerde bulunan bu kaleler, talep ettikleri yelken bezlerini genelde imal edilen barutu kurutmak için sergi amacıyla istemekteydiler. Çanakkale Boğazı'nı koruyan Boğazhisarı Kalesi'ne Tersane-i Amireden yelken bezi gitmekteydi. Ayrıca Boğazhisarı Kalesi dışında daha uzak kalelere de yelken bezi gitmekteydi. Mesela 1768/1769'da Özi Kalesi'ndeki siyah barutu inceltmek için Tersane-i Amireden iki adet mayistra yelkeni istenmiştir⁴⁵². 1776/1777 tarihinde Varna Kalesi'nde mevcut olan siyah barutun parlatılması ve inceltilmesi için Tersane-i Amireden bir parça kullanılmış mayistra yelkeni talep edilmiş ve bu talep karşılığında yelken oraya gönderilmiştir⁴⁵³. Varna Kalesi dışında diğer kaleler de ihtiyaç ortaya çıktığı zaman söz konusu olan barut ise onların ilk kapısını çaldıkları kurumların başında Tersane-i Amire gelmekteydi. 22 Eylül 1777'de Bender Kalesi'nde perdahta muhtaç barut için iki tane köhnemiş mayistra yelkeni Tersane-i Amireden talep edilmiştir⁴⁵⁴. Bu durum, İstanbul'a uzak ve yakın kalelerin İstanbul'da bulunan Tersane-i Amire ile güvenlik, savunma, ikmal ve lojistik anlamında birbirine bağımlı kılındıklarını göstermektedir. Çünkü bu kaleler için en zaruri malzemelerin başında gelen barutun imalatı, başkent İstanbul'dan gelecek olan yelken bezleri ile mümkün olmaktadır. İstanbul'un savunulması da bu kalelerin düşmana karşı güçlü bir şekilde karşı koymasıyla mümkün olmaktadır. Bunu düzenleyen devlet aklı bu kalelerin varlığı ile İstanbul'un varlığını varoluşsal olarak birbirine bağlamış gibidir. Başka bir tarihte Bu meyanda 1 Nisan 1790'da aynı şekilde Tersane-i Amireden Anapa ve Silistre kalelerinde mevcut olup inceltip kurutulması lazım gelen barut için, sergi işleminde kullanılmak üzere iki tane mayistra yelkeni talep edilmiştir⁴⁵⁵.

Siyah barut sadece karada değil mesela gemilerde de kurutulmaktaydı ve bu gemilere sergi gemileri adı verilmekteydi. Bu gemilere de Tersane-i Amireden sergi işlemi için yelken bezi gönderilmekteydi. Sergi gemilerinde yelken bezinin eskiden beri

⁴⁴⁸ COA.C.AS.555:23312:2.

⁴⁴⁹ COA.C.AS.555:23312:2.

⁴⁵⁰ Gabya, yelkenli gemilerdeki dört köşe yelkenin adıdır. İtalyanca'dan alınmadır. (bk. Pakalın, *age.*, C I, s. 640)

⁴⁵¹ COA.C.AS.555:23312:2.

⁴⁵² Padişaha sunulan arzda, Özi Kalesi'nde mevcut olup perdahtı emredilen siyah barut malzemesi için Tersane-i Amireden iki adet mayistra yelkeni gönderilmesine dair Özi Kalesi canibinden başvuruda bulunulduğu ve daha önceden de Bender Kalesi'nde imal edilen barut için Tersane-i Amireden iki adet kullanılmış mayistra yelkeni verilmiş olduğu anlatılmıştır. Bu husus bize Tersane-i Amire tarafından bazı müstahkem kalelere takviye amaçlı olarak yelken bezi gönderilmiş olduğunu göstermektedir. (bk. COA.C.AS.395:16299:1.)

⁴⁵³ COA.AE.SABH I.348:24324:1.

⁴⁵⁴ COA.C.AS.1034:45387:1.

⁴⁵⁵ Talep edilen yelken bezlerinin Tersane-i Amirede mevcut olup olmadığı tersane eminine sorulmuş ve bahse konu olan iki adet kullanılmış mayistra yelkeninin tersane mahzenlerinde mevcut olduğu öğrenilince 1 Nisan 1790'da ilgili yere gönderimesine karar verilmiştir. (bk. COA.C.AS.963:41906:1.)

Tersane-i Amireden alındığını “...öteden beru mevcut-u Tersane-i Amireden alınageldiği zahir olmağla” ve “... Tersâne-i Âmire mevcudundan sâbıkları gibi ifraz ve i'tası hususunu...” cümlesinden anlamaktayız⁴⁵⁶.

Bu örnekler barutu kurutmak ve temizlemek için yelken bezi kullanımının 18. yüzyılda yaygın bir uygulama olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda anlatılan bu olaylar Tersane-i Amire ve Baruthane-i Amire arasında birbirini tamamlayan organik ve yapısal ilişkilerin mevcudiyetini de resmetmektedir.

4.4.2. Tophane-i Amire

Osmanlı kara ve deniz ordusunun top ihtiyacının karşılandığı yere Tophane ya da Tophane-i Amire denmektedir⁴⁵⁷. Baruthane-i Amire gibi Tophane-i Amire de yelken bezi konusunda Tersane-i Amire'ye başvuran kurumların başında gelmektedir. Tersane-i Amireden gönderilen yelken bezlerinin imal edilen topların dökümü sırasında fırın çukurunun muhafazası ya da döküm sonrası topların cilalanması işleminin yapıldığı mekânın örtülmesi amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır. 6 Temmuz 1743 tarihli ve Tophane-i Amire⁴⁵⁸ Nazırı el-Hac Süleyman Efendi tarafından yazıldığı anlaşılan bir yazıdan anlaşıldığı kadarıyla kalıba dökülmesi ferman olunan büyük topların, kalıba dökülme işlemi sırasında fırın çukuru muhafazası için bir parça eski gabya yelkeni talep edilmiştir⁴⁵⁹.

İstanbul dışında bulunan kalelerdeki topların bakımında da yine yelken bezi kullanılmaktaydı. 1787/1788'de Yenice Göksu Kalesi'nde mevcut toplar için Tersane-i Amireden talep edilen malzemelerden bir tanesi de bir kantar bezdir. Bir yıl sonra 1789/1790'da el-Hac İsmail tarafından Rumeli-Kavakhisarı Kalesi'ne⁴⁶⁰ yerleştirilecek topların malzemeleri için talep edilen malzemeler arasında yine bir kantar bez vardır. Üstelik “*Ber-mu'tad-ı kadim. . . virülegelmekle*” ifadesi kalelerdeki top ve top malzemelerinin kullanımında Tersane-i Amireden yelken bezi talep edilmesinin yeni bir durum olmadığını göstermektedir⁴⁶¹.

Tophane-i Amire içinde görev yapan eğeci amelesinin top perdaht ettikleri mekânın üstünün de yelken beziyle örtülmüş olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü 1800/1801 yılında, yazın güneşten kışın ise yağmurdan bu mekânı koruyan bez, iklim koşullarının da etkisiyle eskiiyip yenilenmeye muhtaç hale geldiğinde Tersane-i Amireden yedi adet kullanılmış gabya yelken bezi talep edilmiştir. Bu talep üzerine istenen bezler muhatabına⁴⁶² verilmiştir⁴⁶³.

⁴⁵⁶ COA.C.AS.610:25717:1.

⁴⁵⁷ Pakalın, *age.*, C. III., s. 515.

⁴⁵⁸ Tophane-i Amire, eskiden top yapılan yere verilen isimdir. Tophane şeklinde de kullanılan bu yer, sonradan topçulukla ilgili işlere bakan Tophane Müşirliği Dairesi olarak kabul edilmiştir. (bk. Pakalın, C. III., s. 514.)

⁴⁵⁹ Tophane-i Amire Nazırı el-Hac Süleyman Efendi, burada dökülecek topların dökümü sırasında fırın çukurunun korunması için bir adet eskimiş gabya yelkenine ihtiyaç duyulduğunda bunun eskiden olduğu gibi yine Tersane-i Amireden karşılanmasını talep etmiştir. Diğer Baruthane nazırlarında olduğu gibi o da Tersane-i Amireye başvurmak yerine doğrudan padişaha başvurmuştur. (bk. COA.C.AS.1068:47015:1.)

⁴⁶⁰ COA.C.AS.543:22748:1:1.

⁴⁶¹ COA.AE.SABH.I.248:16583:1.

⁴⁶² COA.BEO.C.AS.215:9176:2.

⁴⁶³ Tophâne-i Âmire dökümhanesinde çalışan personelin bir kısmı eğeciyan olarak isimlendirilen insanlardır. Bu insanların görevlerinin başında geleni ise toplar döküldükten sonra onu cilalamak ve yeni dökülen topların üzerindeki metal atıkları temizleyerek topları parlatmaktır. Onların bu işi yaptıkları yerin yarısının üstü açık olduğundan yaz aylarında sıcağın kış aylarında ise kar ve yağmurdan topların korunması için bu kısmın üzerinin örtülmesi gerektiğinde yelken bezleri kullanılmaktaydı. Burada eskiiyen ve kullanılamaz hale gelen yelken bezleri yenileriyle değiştirilmekteydi. Bahsedilen yelken bezleri de Tersane-i Amireden getirilmekteydi. (bk. COA.C.AS.215:9176:1.)

4.4.3. Askeri Sandallar

Askeri sandallar, ince donanmada insan ve erzak taşımak için kullanılan küçük çaplı gemilerdir. Tuna, Fırat ya da Nil Nehri gibi nehirlerde asker ve mühimmat taşıyan bu sandallar, hareket ettirilmek için kürek yanında yelkene de ihtiyaç duymaktaydılar. Bu sandallar askeri sandallar olarak isimlendirilmiş olup şalopa, şayka ya da uskuna türü gemilerden farklı özelliklere sahip olup onlardan daha küçüktürler. Dolayısıyla yelken bezleri sadece denizlerde faaliyet gösteren büyük savaş gemilerinde değil nehirlerde faaliyet gösteren askeri sandallar için de kullanılmaktaydı. 30 Ocak 1729 tarihinde Tuna donanması için önemli ikmal noktalarından olan İbrail, Silistre, Rusçuk ve Vidin'de inşa edilen şalopa ve sandallar için gerekli olan mayistra bezinin satın alınması amacıyla 9,656 kuruşun başmuhasebeden verilmesi tersane emini tarafından yazıyla istenmiştir⁴⁶⁴.

4.4.4. Kayıkhane-i Hassa

Kayıkhane, kayıkları denize çıkarmaya ya da onları yağmur, rüzgâr ve güneşten korumaya yarayan üzeri örtülü yerler hakkında kullanılan genel bir tabirdir⁴⁶⁵. Kayıkhane-i Hassa ise padişahların Boğaz'da gezerken kullandığı kayıkların muhafaza edildiği yerin kurumsal adıdır. Burası Bahçe-i Hassada bulunmaktaydı. Bu kayıkların bakım, yenileme ve donatımı gerektiğinde ihtiyaç duyulan malzemelerin büyük kısmı Tersane-i Amireden verilmekte olup verilen bu malzemelerden bir tanesi de yelkendir. Bu kayıkların bakımı için altı ayda bir defa olmak üzere yılda iki defa yelken bezi dâhil malzemeler Tersane-i Amireden gönderilmekteydi. 29 Kasım 1743'te bir miktar yelken bezi bu şekilde gönderilmiştir⁴⁶⁶. 1745/1746 tarihinde Tersane-i Amireden buraya bir adet kullanılmış kadirga yelkeni gönderilmiştir⁴⁶⁷. Bostancı Ağası'nın başvurusu üzerine Kayıkhane-i Hassaya dair Tersane-i Amirenin sorumluluğu başlamaktaydı. Padişaha yapılan bu başvuru üzerine Tersane-i Amire eminine hitaben bir ferman çıkarılmaktaydı. 1750/1751'de Bostancıyân-ı Hassa Ağası el-Hac Halil Ağa'nın padişaha başvurusu üzerine buraya Tersane-i Amireden yirmi kantar hâm demir ve yirmi kantar üsübü ile birlikte bir adet kullanılmış yelken gönderilmiştir⁴⁶⁸.

4.4.5. Aşıyan-ı Hassaya Mahsus At Kayıkları

Aşıyan-ı Hassa, padişahın ailesiyle birlikte yaşadığı yer demektir. Padişahlara ait atların Boğaz'dan naklinde kullandığı anlaşılan bu kayıkların, vakti geldiğinde tamir ve kalafatları için gerekli olan malzemeler Tersane-i Amireden gönderilmekteydi. Bu malzemeler kasım ayından mart ayına kadar olan altı aylık süreler halinde senede iki defa gönderilmektedir. Bu meyanda 1768/1769'de Tersane-i Amireden bu kayıklara otuz zira' Boğaz bezi gönderilmiştir⁴⁶⁹. Yine 1771/1772 tarihinde Mahzen-i Sürpten bu kayıklar için iki adet yelken ile otuz top Boğaz bezi gönderilmiştir⁴⁷⁰. Başka bir tarihte

⁴⁶⁴ COA.C.BH.4:175:5.

⁴⁶⁵ Pakalın, *age.*, C II., s. 221.

⁴⁶⁶ Kayıkhâne-i Hassada mevcut olan hassa kayıklarının gerek kalafatlanması ve gerekse de gerekli olan diğer malzemelerin sağlanması amacıyla ihtiyaç duyulan malzemeler, Tersâne-i Âmire ambarlarından karşılanmaktaydı. Kayıkhâne-i Hassanın altı aylık malzemeleri, Tersâne-i Âmireden peşin olarak verilmektedir. Kayıkhâne-i Hassanın nazırı bu iş için Tersane-i Amire eminine değil doğrudan padişaha başvurmaktadır. (bk. COA.MAD.d. No. 10344, s. 46.)

⁴⁶⁷ COA.MAD.d. No. 4380, s. 32.

⁴⁶⁸ Kayıkhane-i Hassadaki gemilerin ihtiyacı için yapılan başvuru, Bostancıyân-ı Hassa Ağası tarafından telhis yazılmak suretiyle Tersane-i Amireye değil doğrudan padişaha yapılmaktaydı. Örneğin 13 Haziran 1751 tarihinde böyle bir başvuru Bostancıyân-ı Hassa Ağası el-Hac Halil Ağa tarafından yapılmıştır. Padişah tarafından böyle bir başvuru uygun bulunup kabul edilirse gereğinin ifası için gerekli olan yazılar, Tersane-i Amireye gönderilmekteydi. Her sene mart ayından kasım ayına kadar olan dönem için gerekli olan malzemeler Tersane-i Amire tarafından Kayıkhane-i Hassaya gönderilmekteydi. (bk. COA.MAD.d. No. 5456, s. 39.)

⁴⁶⁹ COA.MAD.d. No. 4629, s. 91.

⁴⁷⁰ COA.MAD.d. No. 10388, s. 69.

1775/1776 tarihinde Eminönü İskeleyi'nde Aşıyan-ı Hassaya mahsus iki parça at kayığı için otuz top Boğaz bezi ve iki adet yelken gönderilmiştir⁴⁷¹. Bu örnekler bu uygulamanın geçici değil süreklilik arz eden bir uygulama olduğunu göstermektedir. Bu uygulamanın gerçekleşmesi için ihtiyaç duyulan malzemeyi, mirahor-ı evvel sıfatını taşıyan saray görevlisi veya bostancıbaşı ağa, mühürlü dilekçeyle padişaha sunar, ardından bunu uygun bulan padişahın fermanıyla da bu işlem gerçekleştirilirdi.

4.4.6. Mehterhane-i Amire

Mehterhane, bandonun Osmanlılarca kabulünden önce onun yerini tutan bando takımına verilen isimdir. Anadolu Selçuklularında nevbet olarak isimlendirilen bu kurum, Türk-İslam devlet geleneğinde hâkimiyet sembollerinden birisiydi. Bu yüzden padişahlar maiyyetlerinde mehter takımı bulundurup belli zamanlarda mehter çaldırırdı. Sadece padişahların değil şehzadelerin de belli bir dönem için mehter takımları vardır. Padişahlara ait bulunanlara ise "Mehterhâne-i Hâkâni" veya "Mehterhâne-i Hümâyün" denilirdi⁴⁷². Amire kelimesi devlete aidiyeti ifade ettiğine ve devletin sahibi padişah olduğuna göre Mehterane-i Amire kelimesi padişaha ait bando takımı olarak yorumlanabilir. Osmanlı Devleti'nin en eski kurumlarından birisi olan Mehterhane-i Amire, diğer birçok kurum gibi Tersane-i Amireden yelken bezi talep eden yerlerden birisiydi.

Yelken bezinin, Mehterhane-i Amirede ordu sancakları ve ordu komutanına ait flama ve flama takımları için kullanıldığı anlaşılmaktadır. 1751/1752'de Mehterhane-i Amirede iki yüz elli üç top bez harcanmıştır⁴⁷³. 1790/1791 yılında ise inşası düzenlenen liva-i şerif ve serasker takımları için elli bin zira' (37,887 m) bezin tahsili emredilmiştir⁴⁷⁴.

Yukarıda bahsedilen kullanım yerlerinin dışında yelken bezi, donanma kalyonlarının sancak ve flamaları için de kullanılmaktaydı. 1768/1769 tarihinde on yedi parçadan oluşan donanma kalyonlarının sancakları yıpranmış olduğundan dolayı Tersane Emîni Ahmet Efendi tarafından bu gemilere sancak ve flama için sağlam bezlerden dokunmak şartıyla yelken bezi verilmesi istenmiştir⁴⁷⁵. Bu doğrultuda Mansuriye Kalyonu'na bir, Şükri Gazi Kalyonu'na bir, Feyz-i Hüda Kalyonu'na bir ve Mesudiye Kalyonu'na bir zira' Boğaz bezi verilmiştir. Normalde altı yılda bir defa bu amaçla bu bezler verilirken bazen iki senede bir defa, bazen de bir senede bir defa verilmeye başlanmıştır⁴⁷⁶. Bunun sebebi ise Boğaz bezlerinin kalite olarak önceki yıllardan daha kötü dokunmuş olmasıydı. Çıkarılan fermanla bu sancakların eskiden olduğu gibi altı seneye kadar tamire ve yenilenmeye muhtaç olmadan kullanılması istenmiştir.

⁴⁷¹ Aşıyan-ı Hassaya ait at kayıklar, mart ve kasım aylarında olmak üzere yılda iki defa tamirden geçirilmekte ve kalafatlanmaktaydı. Bunun için gerekli olan malzemeler ise Tersâne-i Âmire tarafından karşılanmaktadır. Bu maksatla yapılacak başvuru, mirahor-ı evvel ağa tarafından arzuhal gönderilmek suretiyle doğrudan padişaha yapılmaktadır. (bk. COA.MAD.d. No. 10395, s. 59.)

⁴⁷² Pakalm, C II. , s. 446.

⁴⁷³ COA.MAD.d. No. 10354, s. 40.

⁴⁷⁴ COA.C.BH.131:6330:1.

⁴⁷⁵ Bazı kaynaklarda yelken bezinin, temin edildiği yer ölçü alınarak, "*Boğaz Bezi*" tabiriyle adlandırıldığı görülmektedir. Tersane-i Amire ve Boğaz Bezi tabiri bir arada geçtiğinde, kastedilen, Seddülbahir, Kilitbahir, Sultaniye, Sultan Hisarı ile Kal'a-i Sultaniye'yi içine alan bölgeden temin edilen yelken bezleridir.

⁴⁷⁶ Tersâne-i Âmire Emîni Resmi Ahmet Efendi tarafından padişaha hitaben yazılan bir yazıda Donanmâ-yı Hümâyün kalyonlarının sefer sırasında açılan sancaklarının eskimiş olmasından dolayı on yedi adet sancağın yenilenmesi gerektiği anlatılmış, beş adedinin ise tamir edilerek kullanılmaya devam edilebileceği bildirilmiştir. Ona göre bu sancaklar daha önce altı senede bir defa yenilenmekte iken artık her sene tamir edilmesi ya da yenilenmesi gerekmektedir. Tersane emini, bu durumun sebebinin ise gemi kaptanlarının kendilerine teslim edilen malzemeleri korumadaki gevşekliğinde aramaktaydı. Neticede 3 Temmuz 1768 tarihinde tersane emini tarafından gemi kaptanlarına bu konuda gerekli olan uyarıların yapılması şartıyla ihtiyaç duyulan sancakların yenileriyle değiştirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu iş için 985 kuruş para harcanmıştır. (bk. COA. MAD. d. No. 4629, s. 95.)

Yelken bezinin bu yaygın kullanım alanları dışında zahire çuvalı ya da kese olarak da kullanıldığı anlaşılmaktadır. Sağlam iplikten ve pamuktan dokunmuş yelken bezleri sıkı gözenekleri dolayısıyla bu iş için oldukça uygundur. 21 Şubat 1772 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla Karadeniz tarafına hareket edecek ince donanma gemilerine verilmek için üretilmesi ferman olunan bin kese zahireyi koymak için bin tane bez keseye ihtiyaç duyulduğunda, Tersane-i Amirede kullanmaya elverişli olmayan yelken bezlerinden bin tane zahire kesesinin yelkencilere diktirilip zahireci Mustafa Çavuş'a teslim ettirilmesi devlet tarafından tersane yetkililerine emredilmiştir⁴⁷⁷.

Yelken bezi sadece zahire çuvalı için değil fakat aynı zamanda içine mühimmat koymak için gerekli olan çuvaların imalatında da kullanılmaktaydı. Bu keselerin içine ise mühimmat olarak genelde humbara konmaktaydı. 1771/1772'de Karadeniz'e açılacak Donanma-i Hümâyun gemilerine verilmek ve içine bin adet humbara konulmak üzere bin tane bez kese yapılması emredilmiştir. Bu keseler için 606,1 metre uzunluğunda yelken bezine ihtiyaç vardır. Keselerin Tersane-i Amirede kullanıma elverişli olmayan eski yelken bezlerinden diktirilmesi emredilmiştir. Bu keseler, yelkencilere diktirilip Humbaracı Baba Mustafa Çavuş'a aynı sene içinde teslim edilmiştir⁴⁷⁸.

⁴⁷⁷ COA.C.BH.154:7313:1.

⁴⁷⁸ Padişaha hitaben yazılan yazıda, Karadeniz tarafına gidecek olan ince donanma gemilerine verilmek üzere hazırlanan zahireyi koymak için bin adet bezden keseye ihtiyaç duyulduğu, Tersane-i Amirede kullanılmaya uygun olmayan eski yelken bezlerinden bin adet zahire kesesinin tersane emini tarafından yelkencilere diktirilerek zahireci Baba Mustafa Çavuş'a teslim edilmesinin sağlanması için ferman çıkarılması talep edilmekteydi. (bk. COA C.BH.263:12139:1.)

5. YELKEN BEZİ TEMİNİ

Yelken bezi temini işi, kanunlarla belirlenmiş bir takım ilkeler ve kurallar çerçevesinde önceden tayin edilmiş kamu görevlileri eliyle gerçekleşmekteydi. Bu ilkeler ve prensipler, yelken bezi temin sisteminin oluşumuna ve bu sistemin amaca uygun şekilde çalışmasına imkân vermekteydi. Meydana getirilen temin sisteminin içerisinde masraflar, merkezi ve yerel kamu görevlileri, fermanlar, tenbihler, yasaklar ve cezai yaptırımlar bulunmaktaydı.

5.1. Yelken Bezi Temininde Gözetilen İlkeler

İlke kavramını, taraflarca uyulması gerekli olan genel kural olarak tanımlamak mümkündür. Konu bağlamında söz konusu olan ilke kavramı yazılı ve yaptırımla desteklenmiş resmi kuralları ifade etmektedir. Yelken bezinin toplanması ve Tesane-i Amire'ye sevk edilmesi bir dizi kurallar çerçevesinde gerçekleşmekteydi. Buna göre yelken bezi temininde devletçe belirlenmiş ilkeler olup bu ilkeler konunun bütün muhataplarını bağlamakta ve onlara birtakım sorumluluklar yüklemekteydi. Bu ilkelere riayet hem üretici hem de kamu görevlileri için bir zorunluluktur ve bunlara riayet etmemek cezai müeyyidelerin uygulanmasını gerektirmekteydi. Bunlar, kurulan temin sisteminin sağlıklı işlemesi için lüzumlu hususları içermekteydi. Bu ilkeler, aciliyet⁴⁷⁹, tamlık, gecikmeye sebebiyet vermemek⁴⁸⁰, hukuka uygun hareket etmek⁴⁸¹, bezleri peşin paraya satın almak, adil davranmak⁴⁸², sağlam iplikten dokunmuş bezleri satın almak ve kusurlu bezi sahibinden almamak gibi başlıklardan oluşmaktadır⁴⁸³.

Bahsedilen bu ilkelere, talep edilen bezlerin vaktinde Tersane-i Amirenin ambarlarında yer almasını ifade etmekteydi. Osmanlı donanmasının 1571 İnebahtı Deniz Savaşı ve 1770 Çeşme Baskını gibi deniz savaşlarında zaman zaman uğradığı yenilgiler ve eskimek, tahrip olmak, kullanılamaz hale gelmek ve düşman eline geçmek gibi nedenlerle hizmet dışı kalan gemilerin yerine yeni gemilerin vücuda getirilmesine duyulan ihtiyaç, beraberinde yelken bezine ihtiyacı da getirmiştir. Üstelik yelken bezinin demir ya da halat gibi malzemelerden farklı olarak çabuk yıpranması onun daha hızlı değiştirilmesine neden olmaktadır. Yelkenin başka bir malzeme ile ikame edilememesi ise yelken bezini alternatifsiz bırakmaktaydı. Bu sebeple yelken bezine duyulan ihtiyaç hem sürekli hem de acildir. Bu durum, belgelerin çoğunda geçen “*mu'accelen*⁴⁸⁴”, “*ale't-ta'cil ihzar ettirüb*⁴⁸⁵” “*ber-vech-i isti'cal*” “*mu'accelen emr-i sâbık üzere*⁴⁸⁶”, “*mu'accelen eriştirüb*” ifadelerinden anlaşılmaktadır. 11 Nisan 1791 tarihli bir buyruktan anlaşıldığı kadarıyla Varna sahiline gelen düşman karşısında, şehrin savunması için İstanbul'dan bir adet balyemez topu kundağı, mühimmat ve levazım malzemeleri acilen gemiye yüklenerak gönderilmesi istenirken Tuna donanması için de Tersane-i Amirenden top, yelken, demir ve halat istenmekteydi⁴⁸⁷.

Tamlık ise üreticiden satın alınan bezin, kanunla belirtilmiş miktarda olmasını ifade etmekteydi. Miktarı belirlenen yelken bezinin teknil olması ve eksiksiz biçimde

⁴⁷⁹ COA.C.AS.996:43544:1.

⁴⁸⁰ COA.MHM.d. No: 23, s. 172.

⁴⁸¹ COA.C.AS.394:16249:4.

⁴⁸² COA.C.BH.35:1681:1.

⁴⁸³ COA.C.BH.8:366:2.

⁴⁸⁴ COA.MHM.d. 10 s. 62.

⁴⁸⁵ Eğriboz Sancağı'nda bulunan kadırlara yazılan hükümde gönderilmesi ferman buyurulan yelken bezi ve peksimedi ale't-tacil (acil olarak) olarak toplanıp daha sonra Donanma-yı hümayun gemileri buraya gelince bu malzemelerin teslim edilmesi ve gecikmeden kaçınılması emredilmiştir. (bk. COA. MHM. d. No: 21, s. 76.)

⁴⁸⁶ COA.MHM.d. No: 3, s. 115.

⁴⁸⁷ Tuna donanması için önemli dayanak noktalarından olan Varna Kazası'na karşı düşman güçlerin harekete geçmesi üzerine Varna Kazası açısından stratejik önemi hazi bulunan Galata Burnu isimli mevkiin güçlendirilmesine karar verilmiş ve bunun için on bir vukiyyelik bir adet balyemez topunun kundak ve diğer malzemeleriyle birlikte İstanbul'dan gemiler vasıtasıyla gönderilmesine karar verilmiştir. (bk. COA.C.AS.996:43544:1.)

toplanması emredilmektedir⁴⁸⁸. Yazılan belgelerde geçen ”*tamâmen ve kâmilên*” ifadesi bu hususa işaret etmekteydi. Yelken bezleri eksik toplandığı zaman bu durum, gemilerin teçhiz edilmesinde sorunlara yol açmakta ve gemilerin zamanında denize açılmaması gibi mühim sorunlar doğurmaktaydı. Bu meyanda gemiler kalafatlansa, gemicileri temin edilse, halat, urgan, lenger, top vs. unsurları tamamlansa bile, ”*geminin ruhu*” derecesinde görülen yelkenleri tamam olmadığı zaman kalyon gemileri fazla bir işe yaramamaktaydı. Çünkü serenlerdeki yelkenler, yelken bezleri ile kaplandıktan sonra bu yelkenler gemiye hareket yeteneği kazandırıp kendisinden beklenen faydayı vermesini sağlamaktaydı. Bezlerin eksik olarak Tersane-i Amire'ye ulaşması gemi için yapılan diğer harcamaların da boşa gidip işe yaramaması riskini içinde barındırmaktaydı

Gecikmeye sebebiyet vermeme ilkesi yelken bezinin temininde gözetilen diğer bir ilkeydi. İfade ettiği anlam ise sefere çıkacak donanma gemilerinin vaktinde donatılmasının sağlanmasıydı. Donanma gemileri, aşağı yukarı 21 Mart günü denize açılacağı için yelken bezinin bu tarihten en az bir gün önce Mahzen-i Sürpteki yerini alması esastır. Bu husus sadece yelken bezleri için değil donanmanın ihtiyaç duyduğu kereste, katran, zift, üstüğü ve don yağı gibi diğer malzemeler için de geçerlidir. Teminde gecikmeye mahal vermemek hususu bu malzemelerin temin edildiği yerlerin kadılarına, naiblerine, yeniçeri serdarlarına ve iş erlerine gönderilen hükümlerde yer alan, ”*kusur ve tekâsüllerin virmeğüb*”, ”*vakt-i zamanıyla itmâma iriştirmek bâbında*⁴⁸⁹”, ”*behemâhâl tedârik*” cümlelerinden anlaşılmaktadır⁴⁹⁰. Burada maksat Tersane-i Amirede yapımı süren gemi inşaatlarının sürüncemede kalmaması ve ihtiyaçlar doğrultusunda belirlenmiş tarihte bitirilmesi idi. Bu husus devlet ciddiyetinin de bir gereğidir. Devlet gemi inşasını, malzeme yokluğu nedeniyle yarım bırakamaz. Elindeki tüm imkânları kullanarak bunları tamamlamak zorundadır. Yarım bırakırsa devlet ciddiyeti sorgulanır ve bu durum halk nezdinde meşruiyet kaybına yol açarak otoritesini yıpratır. Esasında, devletin iç ve dış düşmanları ile hiç bitmeyen güvenlik ihtiyacı, hayatta kalmak için onun bu konuda alabildiğine ciddi olmasını gerektirmiş bu ciddiyet yazılan ferman, buyrultu ve hükümlere her zaman yansımıştır.

Hukuka uygun hareket ederek talep edilen bezleri temin etmek merkezi kamu otoriteleri tarafından gözetilen başka bir ilkedir. Bu ilke, bez temini için seferber edilen görevlilerin başlarına buyruk ve keyfi davranmaması hususunu içermektedir. İşin doğrusu bu ilke, sadece yelken bezi temininde değil ama devleti ilgilendiren bütün iş ve işlemlerde merkezi ve yerel kamu görevlilerinin uyması gereken bir ilkeydi. Bu husus ”*enva'-i mesai-i cemile zuhura getirme*⁴⁹¹”, ”*vech-i meşruh üzere amel ve hareket birle*”, ”*emr-i şerifimle amel ve hareket ve hilâfından hazer ve mücânebet eylemeniz bâbında*”, ”*infaz-ı emr-i âlişana mezid i'tina ve dikkat eyleyesiz*” cümleleriyle ifade edilmiştir⁴⁹². Burada, yelken bezini temin etmekle görevli olan beylerbeyi, defterdar, voyvoda, sancak beyi ya da kadı gibi kamu görevlilerinin devlet nizamına uygun hareket ederek kendilerinden beklenen sorumluluğu ifa etmesi beklenmektedir. Devlet, ne pahasına ve neye mal olursa olsun istenilen miktar bezi, kamu görevlisinin toplamasından yana değildir. Bilakis, usulüne ve nizamına göre toplamasından yanadır. Bu ilkeyle devlet, kendi memurlarının ahaliye karşı keyfi biçimde hareket etmesini önlenmek istemiştir. Çünkü onların padişahın memuru olmalarına rağmen padişahın iradesi dışında hareket etmeleri ve istedikleri biçimde davranmaları, hem statülerinin meşruiyetine zarar vererek padişah otoritesine gölge düşürme hem de halkın mevcut düzene yabancılaşarak kendisinden isteneni yapmasında isteksiz davranmasına neden olma riskini içinde barındırmaktadır. Kamu görevlilerinden sadır olacak keyfi ve başına buyruk tavırların hem koruyucu ve kollayıcı devlet algısına zarar vereceği hem de

⁴⁸⁸ COA.MHM.d. No: 10, s.131.

⁴⁸⁹ COA.MHM.d. No: 27, s.161.

⁴⁹⁰ Mısır beylerbeyi ve Mısır defterdarına gönderilen bir hükümdede, Tersane-i Amire mühimmatı içerisinde yer alan üstüğü, ispavli ve bezin henüz İstanbul'a gönderilmemiş olduğu ancak önemine binaen bu malzemelerin behemâhâl tedarik edilerek gönderilmesinde gereği gibi ihtimam gösterilmesi emredilmiştir. (bk. COA.MHM.d. No: 23, s. 172.)

⁴⁹¹ COA.MHM.d. No: 23, s.172.

⁴⁹² COA.C.AS.394:16249:4.

küçük otorite adacıklarının oluşmasına neden olarak padişah otoritesine alternatif gayrimeşru otoritelerin türemesine yol açacağını devlet görmektedir.

Bedelinin sahiplerine peşin ve nakid olarak ödenmesi ilkesi, yelken bezi temininde gözetilen başka bir ilkeydi. Bu husus belgelerde “*an-nakdin bi'l-i'ta mübâya'a ve tahsil*”, “*fıyatı an-nakdin ahabına i'ta olunarak*”, “*an-nakdin ashâbı yedlerine i'ta olunarak*” cümleleriyle ifade edilmiştir. Devlet, bez karşılıklarının para olarak ödenmesini istemekte, takas, taksit, esham, tahvil vs. benzeri ödeme biçimlerine rıza göstermemektedir. İşin özü, nakden ve peşin ödeme üreticiyi en fazla tatmin eden ödeme biçimidir. Esham, tahvil, takas vs. ödeme biçimleri üreticinin işini zamanında görmediği gibi onların alacaklarına kavuşup kavuşmayacakları konusunda devlete karşı kuşku içinde olmasına neden olmaktadır. Nakit paranın dışındaki ödeme araçları vâde ya da koşula bağlı olan ödeme araçlarıdır. Ancak nakit ve peşin ödeme ile üretici, vâde beklemeksizin zamanında alacağına kavuşarak kendisinden istenen bezleri üretmek için ihtiyacı olan malzemeleri temin edebilmektedir. Dahaası nakit ve peşin para, üretici açısından diğerlerine göre en güvenilir ödeme aracıdır. Üretici ancak bu biçimde üretimi sürekli hale getirecek isteklendirmeye sahip kılınabilir. Devlet, satın aldığı ürünün bedelinin üreticiye peşin olarak ödenmesi konusunda oldukça hassastır ve bu hassasiyet Osmanlı ordusunun ihtiyaç duyduğu başka malzemeleri de kapsamaktadır. 1718-1730 Lale Devri döneminde, İran savaşları sırasında Osmanlı ordusunun ihtiyaç duyduğu arpa, buğday, pirinç, sadeyağ ve peksimet gibi ürünlerin satın alınmasında mübaşire bu ürünlerin bedelinin üreticilere peşin olarak ödenmesi emredilmiştir⁴⁹³.

Talep edilen miktarın üreticilerin mali gücüne göre tevzi edilmesi bu konuda üzerinde durulan diğer bir ilkeydi. Burada gözetilen husus ise dikey ve yatay adalettir. Herkesin aynı miktar bezi dokuduğu mutlak bir eşitlik esasına göre değil, üretim güçlerine göre üreticilerin yelken bezi verdiği bir düzenden bahsedilmektedir. Her şeyi kuşatan dikkatli bir devlet aklıyla adalet ve eşitlik dengesi gözetilmekte, bunlardan biri diğerine mesela adalet eşitliğe ya da eşitlik adalete feda edilmemektedir. Bu doğrultuda 10 Kasım 1796 tarihinde Burdur kadısından Tirkemiş Livası'na bağlı yirmi bir kazadan üç bin sekiz yüz kırk altı kilogram pamuk ipliği satın alması talep edilmiş ancak bu yirmi bir kazanın “*hâl ve tahammülüne göre*” satın alma işleminin yapılması kendisine bildirilmiştir⁴⁹⁴.

Sağlam iplikten dokunmuş ve ipliğine özen gösterilmiş bezi satın almak hem bez üreticilerini hem de devlet görevlilerini bağlayan bir ilkeydi. Buradaki sağlam iplik sağ kelimesi ile ifade edilmektedir⁴⁹⁵. Bu ilke kaliteli bezin satın alınmasını gerektirmektedir. Yelkenlerin savaş gemilerine yol aldırma ve sürat kazandırma özelliğini sağladıklarını ve bunun savaş koşullarında ne denli önemli hususlar olduğu hesaba katılırsa devletin böyle bir hususu öne çıkarmasını anlayabiliriz. Yelken bezi imalatında kullanılan iplik pamuk ipliğinden olmalıydı. Çünkü pamuk ipliğinden dokunan yelken bezi sık dokunmuş olduğu için keten ve diğer malzemelerden yapılan bezlere göre rüzgârı daha iyi tutmaktaydı. Aksi takdirde bezin gözenekleri açılmakta bu durum ise geminin hızını azaltmakta ve fırtınalı havalarda kolayca yırtılıp parçalanmasına neden olarak gemiyi aciz bırakmaktaydı. Bu husus bazı belgelerde “*gayet metin ve â'lâ olarak*” cümlesiyle de ifade edilmekteydi. Yelken bezinin savaş gemilerinde kullanılmakta oluşu bu ürünü önemli kılmaktaydı. Kötü ve çürük yelken bezi, gemilerin savaş performansını olumsuz etkileyip kendinden bekleneni verememesine hatta bir donanmanın mağlup olmasına yol açma ihtimaline neden olmaktaydı. Zincirleme olarak donanmanın başarısızlığı ise kara ordusunun ikmal ve

⁴⁹³ Serdar Genç, *Lale Devri'nde Savaş, İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Kitap Yayınevi, 1. Baskı, İstanbul, 2013, s. 109.

⁴⁹⁴ COA.C.BH.35:1681:1.

⁴⁹⁵ Sağlam iplik hususu, tersane eminleri tarafından üzerinde sıkça durulan bir husustur. Buna göre yelken bezlerinin ağırlıkları tam olmalı, ipliğine özen gösterilmiş ve sağlam iplikten dokunmuş olmalı ve iyi kalite iplikten dokunmuş olmalıdır. Burada hem devletin mali çıkarlarını koruma hem de donanmanın düşman karşısında zaaf yaşamaması endişesi yatmaktadır. Bu hususu, padişaha hitaben yazdıkları dilekçelerde sıkça vurgulamaları bu konu yüzünden daha önce yaşamış oldukları bazı sorunların varlığına yorumlanabilir. (bk. COA.C.BH.8:366:2.)

lojistiğini zorlaştırarak onun başarısızlığına neden olabilirdi. Söz konusu olan devlet ve ülke güvenliği olunca başka türlü bir standardı devlet kabul etmemekteydi.

Kusurlu bezi almamak ve alınacak bezi muayene ederek almak ilkesi bu konuda karşımıza çıkan diğer bir ilkedir. Bu ilke ile gözetilen kamu menfaati, verimlilik, ülke güvenliği ve kamu yararadır. Devlet, burada rasyonel akılla hareket eden her müşteri gibi, kendisine bozuk ürün satılmasını istememekte ve bunu teslim alacak kamu görevlisinden zaten parasını peşin ödediği ürünü kontrol ederek almasını istemektedir. Çünkü yelken bezi alalade bir tüketim maddesi olmayıp devletin güvenliği açısından stratejik önemi haiz bir üründür. Devlet, meseleyi tesadüflere bırakarak kalitesiz ve bozuk bez kullanmak suretiyle donanma gemilerinin ve ülkenin güvenliğini riske atmak istememiştir. 9 Haziran 1767 tarihli bir hükümde, inşa edilen iki adet yeni kalyon gemisi ve inşa edilecek dokuz adet kalyon gemisi için yirmi bin zira' (15,124 m) yelken bezi satın alınması gerektiğinde, tersane eminininden bezleri teslim alırken tecrübe ederek alması ve bir zira' kaba ve çürük bez ortaya çıkarsa bunu kabul etmemesi istenmiştir. Bu ilkeler bağlamında ifade edilebilecek son husus, yelken bezinin sadece 18. yüzyılda değil ondan önceki yüzyıllarda da önemli bir malzeme olduğudur. Bu konuda iki yüzyıl öncesine ait bir hükümde Eğriboz Mukataatı Müfettişi Mevlana Muhyiddin'e hitaben: "...gönderilen hüküm mu'cebince fermân olunan miktar yelken bezi cem' ve tedârik eyleyüb, hâzır ve müheyya eylesin ki gemiler vardukda lâzım olan yelken bezinde müzâyaka çekmelü olmayalar. Yelken bezi ziyâde mühimmattandır. Gönderilen hüküm mu'cebince ihzârına sa'y ve ikdâm eylesin." denilmektedir⁴⁹⁶.

5.2. Yelken Bezinin Temin Edildiği Yerler

Yelken bezi, 18. yüzyılda büyük miktarlarda Tersane-i Amire içinde yer alan Bezhanede üretilmekle birlikte bunun dışında ocaklık usulüyle bez üreten bazı vilayetler ile İstanbul ve İstanbul dışından gerek yerli ve gerekse de yabancı tüccardan da temin edilmektedir. Hatta miktar ölçü alınarak bir kıyaslama yapmak gerekirse yelken bezinin en fazla temin edildiği yer Boğazhisarları'nda yer alan kazalar, daha sonra Bezhane ve ondan sonra serbest piyasa koşullarında faaliyet gösteren tüccarlardır. Buna göre yelken bezi, Tersane-i Amireden verilen ölçülere uygun olarak bazı sancak ve kazalarda yaşayan ve kendilerine "cüllah" denilen dokumacılar tarafından ocaklık usulüyle ve avarız gibi tekâliflerin bir karşılığı olarak dokunmaktaydı. Yani yelken bezi dokumak bazı vergi mükelleflerine devletçe tahmil edilmiş mali bir vazifeydi. Avarız vergisi ve benzerlerini ödemek yerine devletçe kendilerinden talep edilen yelken bezlerini dokuyarak bu vazifelerini ifa etmiş sayılmaktaydılar. Bez dokumacılarına yardımcı olan farklı meslek mensupları vardır. Bu doğrultuda bez hizmetinde olan sanatkârlara yardımcı olan sabbağlar bezlerin boyanması işini yapmaktaydılar. Terziler ise gemilere takılacak sancakları ve diğer bezleri dikmekteydi⁴⁹⁷. Toplanan bezler "denkler" halinde bağlandıktan sonra Boğazhisarı'ndan tüccar gemileriyle Tersane-i Amire'ye nakledilmekteydi. İstanbul dışından Tersane-i Amire tarafından istenen yelken bezlerinin hazırlanması görevi, asıl olarak Boğazhisarları'ndaki Gelibolu, Kala-i Sultaniye, Eceabad, Kilidbahir, Semadrek ve Maydos kadılarının vazifesiydi. Bezleri teslim almak ve bunların ücretlerini ödemek ise bez emini veya bir mübaşirin vazifesidir⁴⁹⁸.

Devlet, "kirpas badban" olarak isimlendirilen yelken bezini Boğazhisarları ve Gelibolu'dan işlenmiş şekilde teslim almaktaydı. Eğer işlenmemiş halde ham pamuk olarak alırsa bu bez 18. yüzyıldan önce Eyüp'te bulunan İplikhanede işlenmekteydi⁴⁹⁹. 18. yüzyılda ise Bezhane açılmış ve buraya ise ham pamuk yerine pamuk ipliği işlenmiş halde sevk edilmiştir. Bezhaneye İstanbul içinden ya da İstanbul dışından satın alınan pamuk ipliği sevk edilmekteydi. Pamuk ipliğini satın alma işlemi serbest piyasa koşullarında faaliyet gösteren tüccarlarla yapılabileceği gibi çoğunlukla avarız

⁴⁹⁶ COA.MHM.d. No: 16, s. 130.

⁴⁹⁷ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 157.

⁴⁹⁸ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 158.

⁴⁹⁹ Düzcü, *age.*, s. 305.

yükümlüsü vergi mükelleflerinden narh fiyatı üzerinden de yapılabilmekteydi. Özetle Tersane-i Amire, yelken bezi ihtiyacını, üretildikleri bölgeden ocaklık olarak⁵⁰⁰ veya aynı yerlerde tüccardan satın almak suretiyle temin etmekteydi. Yelken bezinin ham maddesi olan pamuk ipliği ise taşradan ocaklık usulüyle temin edilmiştir. Yelken bezlerinin alınmış olduğu ocaklık bölgeleri, İstanbul, Boğazhisarı, Gelibolu, Kıbrıs, Eceabad ve Trablusşam olarak sayılabilir.

1. İstanbul

Osmanlı Devleti'nin başkenti olan İstanbul, 18. yüzyılda Osmanlı donanması için yelken bezi üretilen yerlerin başında gelmektedir. Bu yüzyılda Tersane-i Amire bünyesinde açılan Bezhanede bezcibaşların nezaretinde her sene belli miktarlarda yelken bezleri üretilip Tersane-i Amire'ye teslim edilmekteydi. 9 Haziran 1767 tarihinde donanma kalyonları için otuz bin zira' (22,732 m) yelken bezi lazım olduğunda bunun Bezhanede dokunmasına karar verilmiştir. Buna göre dokunulacak yelken bezlerinin ağırlıkları tam olacak, ipliğine özen gösterilecek ve kaba dokunmuş yelken bezleri bezcibaşıya iade olunacaktır⁵⁰¹. Bezhanede işlenen bez için başta Aydın, Soma, Tirkemiş ve Burdur olmak üzere belli kazalardan pamuk ipliği satın alınmakta ve Bezhaneye sevk edilmektedir.

2. Boğazhisarı Livası

Boğazhisarları denildiği zaman Sultaniye, Sultanhisarı, Kilitbahir ve Seddülbahir anlaşılmaktadır. Sadece Boğazhisarı denildiğinde ise Kale-i Sultaniye yani Çanakkale kastedilmektedir. Buralar, bütün kazalarıyla Osmanlı donanmasının ikmal ve donatım merkezlerini içinde barındıran Cezayir-i Bahri Sefid eyaletinin sınırları içerisinde bulunmaktadır. Burada yaşayan vergi mükellefleri her sene ocaklık olarak miktarı ve fiyatı önceden fermanlarla tayin edilmiş yelken bezlerini toplar halinde Tersane-i Amire'ye teslim etmekle yükümlüydüler. Fakat 18. Yüzyıl boyunca teslim etmeleri gereken bez miktarı sabit kalmayıp ihtiyaca göre artmıştır. 18. yüzyılın ilk yarısında her sene üç bin top mayıstra ve üç bin top alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezi teslim etmekteydiler. Ancak 30 Nisan 1762'de bu miktar, altı bin top mayıstra ve altı bin top alborta olmak üzere toplam on iki bin top yelken bezini bulmuştur⁵⁰². Bez üreticileri, 1785 yılında yine her sene aynı miktarda yelken bezini dokuyarak devlete teslim etmek zorundaydılar⁵⁰³. 1795 yılında ise bu rakam sekiz bin top yelken bezi kadardır⁵⁰⁴. Bu artışın nedeni, donanma içinde kalyonların sayı olarak artması, güçlenen denizci düşman devletlere karşı donanmanın hem inşa ve hem de donanım olarak

⁵⁰⁰ Ocaklık tabiri, Osmanlı toprak ve idare yapısında sıkça kullanılan bir tabirdir. Ocaklık, idarî teşkilâtın dışında devletin bir kısım harcamalarının karşılanması amacıyla bazı gelir kaynaklarının tahsis edilmesine verilen isimdir. Bu türden ocaklıklar, Matbah-ı Âmire, İstabl-ı Âmire, Tersâne-i Âmire ve bazı askerî görevlilerin maaşlarına karşılık kendilerine tahsis edilen gelir üniteleri özelliği taşımaktadır. Donanma için gemi yapımında ihtiyaç duyulan kereste, zift, tente, urgan, demir halat, kenevir halat, yelken bezi, üstüpü, bez, kürek, lenger vb. malzemeler için bunların ürettiği bazı ocaklık bölgeleri ortaya çıkmıştır. Bu bölgelerde yaşayanlar bütün vergilerden veya avâriz türü vergilerden muaf olmakta, buna karşılık donanma için gerekli malzemeyi hazırlayıp tersane eminine teslim etmekteydiler. Bu sisteme tersane ocaklığı denilmekteydi. Bu bölgeler; Kastamonu, İnebolu, Bartın, Sinop, Samsun, Ünye, Karahisarışarkî, Alâiye, Payas, Kırklareli, Pravadi, Vize, Karınâbâd, Aydos, Çatalca, Silivri, Çekmece, Midye, Biga, Bayramiç, Tuzla, Kaz Dağı, Seddülbahir, Kumkale, Eceovası, Ezine, İzmir, Menemen, Saruhan, Aydın, Menteşe, Mihaliç, Selânik, Avlonya, Midilli, Eğriboz, Atina, İstefe, Gümülcine, Berkofça, Ilıca, Niş, Edirne, Ustrumca, Manastır, Kratova, Köstendil, Sidre-Kapsi, Demirhisar, Misivri, Ahyolu, Üsküp ve Samakov idi. (Ayrıntılı bilgi için bk. Orhan Kılıç, "Ocaklık," *Türkiye Diyanet Vakfı, İslam Ansiklopedisi*, C 33. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2007, s. 317.)

⁵⁰¹ COA.C.BH.8:366:2.

⁵⁰² COA.C.BH.13:603:1.

⁵⁰³ COA.AE.SABH.I.34: 2406: 1.

⁵⁰⁴ COA.C.BH.122:5943.

büyümesi ve 18. yüzyılda sık sık yaşanan savaşlarda donanmanın yıpranması nedeniyle gemilerin yenilenmek zorunda kalması olarak açıklanabilir.

3. Gelibolu Livası

Gelibolu livası, yelken ve tente bezleri için bir ocaklık tayin edilmiştir. Burada kaliteli ve dünyaca meşhur yelken bezleri dokunmaktaydı. Hatta burası bu ürün ile Osmanlı donanmasının en önemli lojistik merkezlerinden birisi haline gelmiştir. Burada dokunan bezler, pamuktan imal edildiği için rutubetten etkilenmediği gibi yumuşak, kullanışlı ve hafif olup rüzgârı daha iyi tutmaktaydı⁵⁰⁵. Gelibolu yelken ve tente bezleri, yerli ve yabancı her ihtiyacı olan kişinin aradığı kalitede olduğu için Tersane-i Amirenin yelken bezi ihtiyacının bir kısmı buradan satın alınarak temin edilmekteydi. Bu konuda yazı, dil ve üslub açısından 18. yüzyıla ait olduğu anlaşılan ancak tarihi belli olmayan bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla donanma kalyonları için Gelibolu ve Boğazhisarları'ndan iki bin top mayestra ve dört bin üç yüz elli top alborta yelken bezinin satın alınması için Biga Sancağı mütesellimi Hadimzade Osman Bey'e emir verilmiştir⁵⁰⁶.

Gelibolu adının yelken bezi talebini muhtevi belgelerde müstakil geçmesi yerine Boğazhisarları ile birlikte geçmesi burasının yelken bezi temininde ikinci sırada gelen yerlerden olduğu ihtimalini akla getirmektedir. Buna göre devlet açısından yelken bezi için ilk başvuru yeri Boğazhisarları olmakta, buradan yeterli miktarda yelken bezi temin edilemezse Gelibolu'ya yönelinmektedir. Bu ihtimale paralel şekilde 5 Eylül 1762 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla Boğazhisarı ahalisi kendilerinden on iki bin top yelken bezi talep edildiğinde onlar bu kadar bezi işlemeye güçlerinin olmadığını ancak Gelibolu'da üç yüzden fazla dokuma destgahının bulunduğunu bu yüzden Geliboluluların da yelken bezi dokuyup teslim etmesini istemişlerdir. Dönemin kaptanıderyası, bu itiraz üzerine gelip iddiaları araştırmış ve neticede iki yüzü aşkın dokuma tezgâhı görerek, Geliboluların her sene beş bin top yelken bezi teslim etmesine karar vermiştir⁵⁰⁷. Tersane-i Amire için buradan beyaz yelken ve tente bezlerinin yanında alaca renklileri de istenmekteydi⁵⁰⁸. Gelibolu'daki bez dokumacılığı bu yüzyılda Avrupa sanayi ile rekabet edebilecek bir durumdaydı⁵⁰⁹. Boğaz'dan geçen gemiler, Marsilya'nın ucuz yelken bezi yerine Gelibolu'nun kaliteli yelken bezini tercih etmekteydi⁵¹⁰.

4. Eceabad Kazası

Gelibolu Livası'nın bir kazası olan Eceabad Kazası'nda tıpkı Gelibolu ve Boğazhisarları'nda olduğu gibi donanma için yelken bezleri dokunmaktaydı. Bu kaza, Seddülbahir, Kilitbahir, Sultaniye ya da Sultanhisarı kazalarına kıyasla yelken bezi temininde ikinci planda gelmekteydi. Devlet, buradaki üreticilere her zaman başvurmak yerine, Boğazhisarları'na bağlı kazalardan yeterli miktarda yelken bezinin temin edilemediğinde durumlarda bu kazaya başvurmakta idi. Bu meyanda 18. yüzyılda iki bin top mayistra ve dörtbin üç yüz elli top alborta türü bezinin yarısı,

⁵⁰⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 154.

⁵⁰⁶ COA.C.BH.32:1508:5.

⁵⁰⁷ Bu durum üzerine, 1762 yılında belirtilen miktar kadar yelken bezinin Gelibolu'da bulunan bez dokuyucularından satın alınmak üzere baş muhasebeye kayd olunarak ferman çıkarılmasına karar verilmiştir. Boğazhisarı'nda bulunan bez dokuyucularının kendilerinden talep edilen bez miktarına muhalefet etmeleri, devlete bez dokuma işinin esnaf ve bez üreticileri açısından pek de arzu edilen bir iş olmadığını ortaya koymaktadır. Bunun sebebi ise üretim maliyetlerinde yaşanan beklenmedik fiyat artışları karşısında devletçe ödenen ücretin reel üründen küçülmesi ve bez dokumanın üretici açısından zararına yapılan bir işe dönüşmesidir. (bk. COA.C.BH.11:528:2.)

⁵⁰⁸ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 155.

⁵⁰⁹ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 159.

⁵¹⁰ Yücel Özkaya, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 150.

Boğazhisarları'ndaki kazaların üreticileri arasında, geri kalan yarısı ise Gelibolu ve Eceabad şehirlerinde yaşayan üreticiler arasında paylaştırılmıştır⁵¹¹.

5. Kıbrıs Eyaleti

Doğu Akdeniz'de önemli bir stratejik konuma sahip olan Kıbrıs Adası, Osmanlı donanmasına yelken bezi dokunan yerlerden birisiydi. Kıbrıs Adası'nın iklim koşulları yönünden pamuk yetiştirmeye ve dolayısıyla yelken bezi imalat etmeye uygun bir ortama sahip olduğu görülmektedir. Öyle ki 18. yüzyıldan çok önce Kıbrıs'ın fethedilmesinden evvel burasının Venediklilere yelken bezi temin eden bir yer olduğu anlaşılmaktadır. Kıbrıs beylerbeyine 1582/1583 tarihinden sonra yazılan bir hükümdede, Kıbrıs'ın bu özelliğine değinilmekte ve üç yüz bin zira' (227,322 m) yelken bezinin kadırğa ile Rodos Adası iskelesine gönderilmesi emredilmektedir⁵¹².

Kıbrıs'tan sadece yelken bezi temin edilmeyip bundan başka Tersane-i Amiredeki esirler için gömlek yapımında kullanılmak üzere gerekli olan bezlerin bir kısmı da temin edilmekteydi. Beze ödenecek para ise Kıbrıs cizyesi gelirlerinden tahsis edilmekteydi. Mahkûm ve mücrimlerin gömleklik bezleri bir tarafa buradan asıl bez olarak yelken bezi gönderilmekteydi. 9 Şubat 1746'da buradan otuz iki top yelken bezi gönderilmiştir⁵¹³.

6. Trablusşam Sancağı

Şam Eyaleti'nin bir sancağı olan Trablusşam Sancağı'nda donanma gemileri için yelken bezleri üretilmekte ve mayistra ya da alborta türü bu bezler, çeşitli nakliye vasıtalarıyla İstanbul'a gönderilmekteydi. Bu sancaktan yelken bezinin dışında İstanbul'a kalyonlar için zift ve katran gibi malzemelerin de gönderilmesi burasının Osmanlı donanması için mühim bir ikmal merkezi olduğunu göstermektedir. Mayıs/Haziran 1744'te buradan İstanbul'a donanma ihtiyaçları için mayistra ve alborta türü yelken bezlerinin dışında zift, katran ve sadeyağ da gönderilmiştir⁵¹⁴.

Pamuk üretimi yapılan yerler ile yelken bezi imalinde kullanılacak erişlik (dokumada boyuna atılan iplik) ve argaçlık ipliğın (dokumada enine atılan iplik) talep edildiği yerler arasında bir paralellik olduğu göze çarpmaktadır. Çünkü en kaliteli yelken bezleri pamuk ipliğinden yapılmaktadır. Bazı yazarlar ise pamuğun dışında ipekten ve kendirden de yelken bezi üretildiği fikrindedir⁵¹⁵. Buna rağmen yelken bezinin en çok pamuktan yapıldığına şüphe yoktur. Pamuk yetiştirilen yerler bu dönemde genel olarak Batı Anadolu, Hamideli, Silifke, Beypazarı ve Yeşilirmak havzasıdır. Tokat, hem kervan yollarının kesiştiği noktada olması hem de pamuk üretilen Yeşilirmak havzasında yer alması nedeniyle pamuk üretiminde çok gelişmiştir. Tokat'ın bu alanda çok gelişmesinin bir diğer nedeni ise Karadeniz'in kuzeyine ihracat yapan Sinop ve Samsun limanlarına olan yakınlığıdır⁵¹⁶. Ancak Tersane-i Amire için pamuğun asıl temin edilmiş olduğu bölge Batı Anadolu'nun sancak ve kazalarıdır.

Yelken bezi imali için kullanılan pamuk ipliği ise Eceabad, Edremid⁵¹⁷, Şarköy, Tekfurdağı, Malkara, Hayrabolu, Gölhisar, Gölhisar Karağaç, Aydın ve Siroz⁵¹⁸

⁵¹¹ COA.C.BH.32:1508:5.

⁵¹² Kıbrıs'ın 1571'de fethedilmesinden sonra kaleme alınan bir belgede, burasının Venedikliler elinde iken Venedik ya da başka bir Avrupa devletine yelken bezi lazım geldiğinde buradan temin edildiği anlatılmaktadır. Kıbrıs Ada'sı Osmanlı Devleti döneminde de bu işlevine devam ederek Osmanlı donanmasına yelken bezi temin eden önemli bölgelerden birisi olmuştur. (bk. COA.MHM.No:61, s. 11.)

⁵¹³ COA.AE.SMHD.I.240:19346:1.

⁵¹⁴ COA.SMHD.I.240:19374:1.

⁵¹⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev. : Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1994, s. 158.

⁵¹⁶ Nurcan Abacı, *1812 Tarihli Şer'îye Siciline Göre 19. Yüzyıl Başında Tokat Şehrinin Sosyo-Ekonomik Durumu*, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 1994, s. 82.

⁵¹⁷ Edremid, Osmanlı donanmasına sadece kereste değil yelken bezi de temin eden bir yerdir. Burasının donanma için ihtiyaç duyulan keresteyi sağlayabilecek geniş ormanlara sahip olması bu konuda onu ön

kazaları tarafından üretilmekteydi⁵¹⁹. 1 Mart 1801 tarihinde mayistra ve alborta türü yelken bezine ödenen ücretler ile bu bezlerin satın alındıkları yerler Tablo 5.4.'te gösterilmiştir⁵²⁰:

Tablo 5.4. 1 Mart 1801 Tarihinde Yelken Bezi Temin Edilen Yerler ve Ödenen Miktarlar.

Temin Edilen Yer	Miktar
Atayurdlu	470 kuruş
Vençe	585 kuruş
Tekelü	515 kuruş
Silistre	515 kuruş
Kıbrıs	313 kuruş
İzmir ve Ayvalık	359 kuruş
Burgos	1,289 kuruş
Marmaralı Baba	324 kuruş
Toplam	13,125 kuruş

Tabloda yer alan şehirler, Batı Anadolu, Balkanlar ve İstanbul ağırlıklıdır. Bu şehirler ocaklık usulü ile yelken bezlerini dokuyup devlete teslim etmiş olmalarına rağmen isimlerine Boğazhisarları, Gelibolu ya da Eceabad kadar belgelerde temas edilmemiştir. Bunun nedeni devlet için dokumuş oldukları bezlerin İstanbul, Boğazhisarları, Glibolu ve Eceabad gibi yerlerin dokumuş oldukları bezlerin yanında hayli küçük kalması ve bu sebeble bez temininde ikinci planda gelmeleridir.

Serbest piyasadan yelken bezinin piyasa fiyatı üzerinden satın alınması ya da devletçe belirlenmiş bir fiyat üzerinden vergi karşılığı olarak belirli bölgelerdeki vergi mükelleflerinden yeterli miktarda satın alınması her zaman mümkün olmamaktaydı. Talep edilen bezler bazen eksik teslim edilmekte, bazen hileli bezler dokunmakta ve bazen de bu bezler zamanında teslim edilememekteydi. Bu durum ise donanmanın desteğine her cephede ihtiyaç duyan Osmanlı devlet adamlarını tedirgin etmekteydi. Bu yüzden yeri İstanbul'da bulunduğu için ulaşım sorunu olmayan, devlet tarafından üretimin sürekli kontrol altında tutulduğu ve ihtiyaca göre istikrarlı biçimde yelken bezi üretecek bir kurumsal yapıya ihtiyaç vardır. Bu ihtiyaç 18. yüzyılda Bezhane'nin kurulmasına giden yolu açmış ve yelken bezi temininde yeni bir usulü beraberinde getirmiştir.

5.3. Bezhane'nin Kuruluşu ve Bezcibaşlar

Bezhane, devletin üretici olarak işe bizzat el atması ve ihtiyaç duyulan nitelik ve miktarda yelken bezini kendi tesislerinde üretmesi düşüncesiyle ortaya çıkmış bir kurumdur. Bugünkü kamu iktisadi kurumlarını ya da kamu iktisadi teşebbüslerini çağrıştıran bu kuruluş, hizmete başlamasından sonra 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin yelken bezi ihtiyacını karşılayan önemli bir kuruluş halini almıştır. Devlet burasının işletilmesi hakkını sözleşme usulüyle belirli şahıslara devretmiştir. Bu şahısların görevi sözleşmeyle belirlenen miktar ve fiyatta bezi her sene düzenli olarak Mahzen-i Sürpe teslim etmektir.

Bezhane, mülkiyeti devlete ait olan ve Osmanlı donanması için düzenli olarak bez dokuyan kuruluşun adıdır. Bu kuruluş, önceki yüzyıllarda olmayıp yelken devrine geçişle birlikte 18. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Donanma alanında ülke içinde ve dışında yaşanan bir dizi değişim ve dönüşümün sonucunda Tersane-i Amire bünyesinde 1709'da bir Bezhane kurularak 1718'e kadar burada yüksek miktarda üretim

plana çıkarmaktaydı. Bu malzemelerin dışında donanma gemilerinin inşa ve donatımında kullanılan malzemelerden olan sütun, seren, reçine, zift, katran ve pamuk ipliğinin bir kısmı da buradan İstanbul'a gitmekteydi. (bk. COA.C.BH.37:1779:1.)

⁵¹⁸ COA.C.BH. 35:1681:1.

⁵¹⁹ COA.C.AS.394:16249:4.

⁵²⁰ COA.MAD.d. No. 3262, s. 17.

gerçekleştirilmiştir⁵²¹. Devleti, Bezhane gibi bir kuruluşu meydana getirmeye zorlayan çeşitli nedenler vardır ki bunların başında kalyon dönemi ile birlikte yelken bezine duyulan ihtiyacın artması sonucunda bez üretimini kendi bünyesindeki imkânlarla gerçekleştirmeyi devletin kendi çıkarlarına daha uygun bulması gelmektedir. Bunda devletin serbest piyasadan dilediği zaman ve miktarda yelken bezi tedarik edememesi, tedarik ettiği bezlerde kalite standardının düşük olması, navlun, işçilik ve gümrük gibi üretim maliyetlerinin toplam maliyetleri yükseltmesi etkili olmuştur. Yani esasında yelken bezi sektöründe, arz güvenliğini sağlamak ve kaliteyi koruyarak maliyetleri düşürmek Bezhane'nin kurulmasının asıl nedenidir.

Tersane-i Amire yerleşkesinde bulunan eski Tersane-i Amiredeki (Tersane-i Atik-i Mamure) Tulumbacı Kışlası civarındaki gözlerde kurulan Bezhane, donanmanın bez ihtiyacını karşılamaya yönelik üretim yapan bir kamu işletmesi özelliğini taşımaktadır. Kuruluş aşamasında Bezhane'de kırk tezgâhın faaliyet göstermesi kararlaştırılmıştır⁵²². Bezhane'de çalıştırılmak üzere 1709'un ortalarında isimleri ayrıca belirtilerek Kilidbahir'den yirmi bir, Yenikale'den ise yirmi olmak üzere toplam kırk bir usta ve işçinin buraya gönderilmesi emredilmiştir.

Kilidbahir'den gönderilmesi istenen işçiler şunlardır⁵²³:

1. Soyluoğullarından Hasan ve Hüseyin (İki kişi)
2. Kocavanlı karyesinde yaşayan Kasımoğulları ailesinden iki kişi
3. Büyük Behrablı? karyesinde yaşayan Köseoğlu ailesinden iki kişi
4. Hacı Tabaklı halifesi (Bir kişi)
5. İbrahim Ağa'nın halifesi Ali ve Ahmet (İki kişi)
6. Murad Reis halifesi (Bir kişi)
7. Hasan Çelebi halifesi (Bir kişi)
8. Kara Mustafa oğlu Mehmet (Bir kişi)
9. Hacı Ali'nin halifeleri Hasan ve Mehmet (İki kişi) ve bunlardan başka beş

işçi.

Yenikale'den gönderilmesi istenen işçiler ise şunlardır⁵²⁴:

1. Kütük Ali Usta (Bir kişi)
2. Hacı Mahmud'un halifesi Memiş (Bir kişi)
3. Hacı Ceyan oğlu halifesi Küçük Hacıoğlu (Bir kişi)
4. Hacı Ahmet oğlu Ahmet (Bir kişi)
5. Gürcüoğlu'nun halifesi Mehmet (Bir kişi)
6. Şaban Halife (Bir kişi)
7. Aslan oğlu Mehmet Halife (Bir kişi)
8. Tataroğlan (Bir kişi)
9. Bayraktar oğlu Mehmet (Bir kişi)
10. Kara Ahmet oğlu Hüseyin (Bir kişi)
11. Cafer oğlu Mehmet (Bir kişi)
12. Artuk Süleyman (Bir kişi)
13. Hüseyin Dede Halifesi (Bir kişi)
14. Kaneni? oğlu Hüseyin'in ma'rifetiyle beş nefer işçi

Bezhane'de çalıştırılacak olan ustalar İstanbul dışından ve özellikle yelken bezi üretiminin gelişmiş olduğu yerlerden getirilmiştir. İlk ustaların gönderilmesinden yaklaşık beş ay sonra 31 Ekim 1709'de ustaların sayısı arttırılmış ve Kilidbahir dışında Boğazhisarları'ndaki Seddülbahir ve Sultaniye kalelerindeki işyeri sahibi ustalardan her dört ayda bir toplam kırk bir ustanın daha İstanbul'a getirilerek belirlenen ücretler karşılığında dönüşümlü olarak Bezhane'de çalıştırılmaları emredilmiştir. Bezhane'ye gelemecek durumda olanların ise kendi yerlerine ustalık yapabilecek düzeyde güzide kalfalarını gönderebilecekleri ifade edilmiştir⁵²⁵.

⁵²¹ Aydın, *age.*, s. 151.

⁵²² Aydın, *age.*, s. 159.

⁵²³ COA.MAD.d. No. 2485, s. 66.

⁵²⁴ COA.MAD.d. No. 2485, s. 66.

⁵²⁵ Aydın, *age.*, s. 160.

Bezhaneye, üretim için ihtiyaç duyulan ustaların tamamlanmasıyla üretime hazır hale gelmiştir. Bezhanenin ilk üretimi ise Kurşunlu Mahzene yapılan teslim kaydına göre, Usta Ahmet tarafından 17 Temmuz 1709-21 Nisan 1710 tarihleri arasında gerçekleşmiştir. Buna göre argaçlık altı bin beş yüz doksan dokuz ve erişlik dört bin yüz yirmi üç olmak üzere toplam on bin yedi yüz yirmi iki vukıyyelik (13.745 kg) pamuk ipliğinden her topu on beş zira' (9.75 m) uzunluğunda ve bin kırk dirhem ağırlığında olan dört bin yüz yirmi üç top yelken bezi üretilmiştir⁵²⁶. Bezhaneye yüklenen vazife her sene 45,464 metre bez dokumasıdır. Bu kadar bezi dokumak için gerekli olan iplik ise 12,820 kg olup bu miktar ipliğin ücreti olan 10,000 kuruş bezcibaşılara farklı gelir kaynaklarından ödenmiştir⁵²⁷.

Bezhanenin iklim koşullarının etkisiyle yıpranma ve eskimenin sonucu olarak zaman zaman tamir gördüğü anlaşılmaktadır. Bu meyanda 1799/1800'de Tersane-i Amire içinde bulunan dokuz adet çeşm olarak tabir olunan göz ile bez mahzenini örten kiremitler kötü olup içeri yağmur suyu sızdığından buraların tamiri lüzumu tersane emini tarafından bildirilince Mimar Arif Efendi tarafından on iki bin kuruşa tamir edilmiştir⁵²⁸. İklim koşullarının dışında Bezhanede bulunan bez tezgâhlarının pamuk ipliğinin gelmemesi sebebiyle çalışamaz hale geldiği de anlaşılmaktadır. Bezhanede üretilen yelken bezlerinin ağırlıkları ile iplik fiyatlarının ve işçilere ödenecek ücretlerin ele alındığı 3 Ocak 1714 tarihli bir belgede burada sadece dört tezgâhın çalışır durumda olduğu diğerlerinin ise boşa kaldığı belirtilmektedir. Bezcibaşı Hacı Mehmet'e bunun nedeni sorulduğunda ise iplik parasının tersane emini tarafından kendisine verilmediğinden üretim yapılamadığını bildirmiştir⁵²⁹.

Mülkiyeti devletin olan ancak işletme hakkı özel şahıslara ait olan Bezhanenin başında bir tane bezcibaşı bulunmaktaydı. Bezcibaşılar sözleşme usulüyle Bezhanenin işletme hakkını belli bir ücret karşılığında satın almış olan kimselerdir. Bu kimseler iplik, bez, nakliye, bükme, ağartma ve dokuma işlerini en uygun fiyata yapmayı devlete taahhüt etmekte, devlet de bunu uygun görürse bu kişilere belli bir ücret ödemek suretiyle işletme ihalesini vermektedir. Bu ihalede belirlenmiş ücretlerin dışında bezcibaşılar kural olarak daha sonra artan maliyetleri ileri sürerek ayrı bir ücret talep edememekteydi. Artan maliyet unsurlarını ileri sürerek ilave ücret talep eden bezcibaşılar daha sonra ortaya çıkmıştır. Onların kârı, devamlı müşteri yani pazar imkânını ona sunan devlete sattığı yelken bezinden ve Tersane-i Amirenin ihtiyacı bittikten sonra serbest piyasaya sattığı bezlerden gelmekteydi. Yüksek enflasyondan dolayı bezcibaşılar devlete sattıklarından kâr elde edebilmesi bezle ilgili ham madde fiyatları sabitlenmiş olduğu için mümkün olmadığından, Tersane-i Amirenin bez ihtiyacı da sonu gelmeyen savaşlar yüzünden bir türlü bitmediğinden serbest piyasaya mal satarak kâr elde etmeleri çok da mümkün olmamıştır. Çünkü onların öncelikli işi Tersane-i Amirenin ihtiyacı olan bezi dokuyup teslim etmektir. Buna rağmen bezcibaşılık, 18. yüzyılda sivil ve resmi kişiler tarafından talep edilen bir görev olma vasfını korumuştur.

Yelken bezleri, bir yerden bir yere nakledilirken gümrük vergileri görevli gümrük emînleri tarafından tahsil olunmaktaydı. Şayet tahsil olunmazsa bu vergi, gümrük emînlerinin borcuna eklenerek onlardan mahsup edilme cihetine gidilmekteydi. 1765/1766'de Cebehane-i Amire, Tophane-i Amire ve Tersane-i Amire'ye gelen ham demir, bakır, bez ve sair mühimmatın gümrük vergileri gümrük emînleri tarafından miri

⁵²⁶ Aydın, *age.*, s. 162.

⁵²⁷ Aydın muhassılı Karaosmanzade Mehmed'e yazılan hükümdede Kasım/Aralık 1796 tarihi için bu miktar bezin Bezhanede dokunacağı bildirilmiş ve gerekli olan 12,820 kg iplik için 10,000 kuruş ücret hesaplanmıştır. Bu ipliğin 4,000 vukıyyesinin Aydın Sancağı'ndan, 3,000 vukıyyesinin Tirkemiş Kazası'ndan ve 3,000 vukıyyesinin Mentеше Sancağı'ndan satın alınması kararlaştırılmıştır. bk COA.C.BH.203:9476:1.

⁵²⁸ COA.C.BH.73:3484:1.

⁵²⁹ Aydın, *age.*, s.163.

mubayaa olduğu düşüncesiyle tahsil edilmeyince onların devlete olan borcuna mahsup edilmiştir⁵³⁰.

5.3.1. Bezcibaşlar ve Yıllar İtibarıyla Üretilen Yelken Bezi Miktarı

Bezhanede farklı tarihlerde farklı etnik kökenden ve dinden birçok bezcibaşı görev yapmıştır. Bezhanede görev yapan bezcibaşların başlıcaları: el-Hac Mehmet, el-Hac İsmail, el-Hac Abdurrahman, İsmail Efendi, Yakup Efendi, Mihail Efendi ve Marvedos idi. Anlaşıldığı kadarıyla en eski bezcibaşı, Galata sakinlerinden birisi olup bekçiler kethüdası iken 1709/1710'da bu göreve atanan İsmail Efendi'dir⁵³¹. Kendisinden beş bin topu sekiz yüz dirhemden, beş bin topu ise altı yüz dirhemden toplam on bin top bezi dokutması istenmiştir. Ondan sonra bu göreve gelen ise el-Hac Mehmet olup 1711/1712'de her gün kırk toptan senede on dört bin yüz altmış top yelken bezi dokutması emredilmiştir⁵³².

Tezgâhların bir süre sonra bozularak hizmet dışı kalmasının bezcibaşları zor durumda bıraktığı anlaşılmaktadır. Bu meyanda 1713/1714'te kırk tezgâhtan sadece dört tanesi işler durumda kaldığından bunun sebebi el-Hac Mehmet'e sorulmuş, o da bez dokumak için gerekli ipliğin ücretinin tersane emini tarafından daha önce verilirken artık verilmediğini bu sebeple bezi işletemediğini şayet eskisi gibi verilirse kendisinden istenen miktar bezi işleyip teslim edeceğini bildirmiştir. 1715'te on yedi adet tezgâhın yeniden işler durumda olması devlet tarafından gerekli tedbirlerin epey alınmış olduğunu göstermektedir⁵³³. En tanınmış bezcibaşı ise Yakup Efendi idi. O, Hâcegan-ı⁵³⁴ Divan-ı Hümâyunrütbesine sahip olmakla öyle anlaşıyor ki bezcibaşlar arasında rütbesi en yüksek olanıdır⁵³⁵. Devletin bu işi ona ihale etmesinin nedeni ise iki tanedir. Birinci neden, bu rütbeye sahip olanların devlete sadakat ve iş becerilerine duyulan güven iken, ikinci neden ise zenginlik aracı olarak devlet bürokrasisinin görüldüğü bir çağda yeterli sermaye birikimine onun ve ailesinin sahip olmasıdır.

Bezcibaşılık Yakup'un babası üzerinde iken, onun ölümünden sonra el-Hac Abdurrahman'a aynı şartlarla teslim edildiğinde onun acziyetini ifade etmesi üzerine el-Hac Abdurrahman'dan alınmış ve Hacı İsmail'e tevdi edilmiştir. 1752/1753'te bezcibaşılık ondadır⁵³⁶. Onun ölümünden sonra ise bu makam bir süre boş kalınca bu işi yapmaya mali gücü olduğuna inanılan Yakup Efendi, yelken bezi dokumanın kendisine

⁵³⁰ Cebehane-i Amire, Tophane-i Amire ve Tersâne-i Âmire için satın alınıp İstanbul'a getirilen demir, bakır ve yelken bezi ile diğer malzemelerin gümrük vergileri ilgili yerlerdeki gümrük eminleri tarafından tahsil edilmekteydi. Satın alınan malzemelerin devlete ait olması veya ocaklık olması gümrük vergilerinin bu malzemelerden tahsil edilmesine engel teşkil etmemekteydi. Tahsil edilmeyen gümrük vergileri bunları tahsil etmeyen gümrük eminlerinin borcu sayılarak onlardan tahsil edilmekteydi. (bk. COA.C.BH.549:22594:2.)

⁵³¹ COA.MAD.d. No. 2485, s. 66.

⁵³² Bu konuda, İstanbul kadısına 1711/1712 tarihinde bir ferman gönderilerek Dokumacıbaşı el-Hac Mehmet'in Donanma-yı Hümâyun kalyonlarının yelkenleri için Tersane-i Amire içindeki Bezhanede kırkar toptan senede on dört bin yüz altmış top yelken bezi dokuyacağı bildirilerek, yapacağı masraflar için İstanbul gümrüğü ve İstanbul duhan gümrüğü ile Simkeşhâne mukata'ası mallarından her ay 2.000 kuruş paranın ona ocaklık olarak tahsis edilmiş bulunduğu bildirilmiştir. (bk. COA.C.BH.104:5034.)

⁵³³ COA.MAD.d. No. 2850, s. 47.

⁵³⁴ Yakup Efendi, 1780 yılında "Hâcegan-ı Divan-ı Hümâyun" ünvanına sahiptir. (bk. COA.MAD.d. No. 4122, s. 75.)

⁵³⁵ Hâcegan-ı Divan-ı Hümâyun, Mehmet Zeki Pakalın'a göre devlet dairelerindeki yazı işlerinin başında ve birtakım mühim memuriyetlerde bulunan kimseler için kullanılan bir deyimdir. Hâceganların tayinleri şevval ayı içerisinde yapılmakta, vazifeden alınanlara derecelerine göre geçim yardımı olmak üzere hediyeler verilmektedir. Bu kavram II. Mahmut'la birlikte tarihe karışmıştır. (bk. Pakalın, *age.*, C I., s. 694.)

⁵³⁶ Bezcibaşlar, devletten olan alacaklarını tahsil edecekleri zaman bunu bir kadı huzurunda ve tanıklar yanında gerçekleştirmekteydiler. Yapılan işlemler taraflar açısından bir ibra işlemiydi ve bu işlem daha sonra kadı ilamına bağlanarak sonradan çıkabilecek uyuşmazlıkların erkenden önü alınmaktaydı. 1752/1753 yılında el-Hac İsmail, kadı huzurunda bezcibaşı sıfatıyla devletle olan alacak verecek ilişkisi bağlamında işlem yapmaktadır. (bk. COA.C.BH.199:9310:1.)

miras kalan bir meslek olduğunu ileri sürerek bu görevin kendisine verilmesini istemiştir. Bunun üzerine Tersane Emini Mehmet Efendi, Tersane-i Amirenin dokumacılarını huzuruna getirip sorguladığında onlar: "*dokumacıbaşılığı fi'l-vâki merkumun pederi itmekte olduğundan kendiyü isteruz. Eğer üzerimize dokumacıbaşı ta'yin olursa senevi ocaklık olan otuz bin zira' bez ve bundan ma'ada ba-ferman-ı âli ne miktar bez iktiza ider ise tamamen edasını taahhüt ideriz. Ve kendünün dâhi hidmeti uhdesinden gelmeye iktidarı vardır. Vechle muhtarımızdır*". demişler bunun üzerine bir ferman yazılarak 1764/1765 senesinde bu görev kendisine verilmiştir⁵³⁷. Görevi gereği her sene yirmi iki bin yedi yüz otuz iki metre olmak üzere bir senede toplam iki bin top yelken bezini Tersane-i Amire'ye teslim etmeyi yükümlenmiştir. Sözleşme gereğince Tersane-i Amirenin dışında tüccar gemilerinin yelken bezini de Yakup Efendi verip, bundan başka kimseye bez vermeyecektir⁵³⁸. Yine sözleşmeye göre her sene teslim edeceği 22,732 metre bezden başka, Tersane-i Amire için ne miktar bez gerekirse bunları teslim edecek ancak bunlar için kendisine fazla ücret ödenmesini isteyemeyecektir. Aslında bu maddelerden birincisi Yakup Efendi'ye alanında tekel oluşturup üretim maliyetlerini çıkarma şansı veriyor gibi gözükse bile ikincisi seferler nedeniyle sürekli artan bez talebi nedeniyle zararının artması anlamına gelmekteydi. Sözleşmede yer alan "kendisine fazla ücret ödenmesini isteyememe" maddesi Tersane-i Amire ile yaptığı işte uğrayacağı zararı telafi etme imkânını ortadan kaldırmaktaydı.

Bezcıbaşılık, 1776/1777'de hâlâ Yakup Efendi'de olduğuna göre yukarıda iddia edildiği gibi bu işi yapmaya mali gücü yetmiş olmalıdır⁵³⁹. Çünkü on seneden fazla süreyle bu görev ondadır. Yakup Efendi'nin de piyasadaki fiyat istikrarsızlığından kötü etkilendiğini gösteren bazı kayıtlar vardır. Bu meyanda bu kişi, 14 Haziran 1774'te Divan-ı Hümayun'a arzuhal sunarak zarar ettiğini beyan ederek kendisine ihale şartlarına aykırı olarak yardım edilmesini istemiştir. Ona göre, 1716/1717 tarihinde yapılan fiyat ayarlamasına göre erişlik ipliğin her bir vukıyyesi doksan akçe ve argaçlık ipliğin her bir vukıyyesi yetmiş akçe iken, 1774/1775 yılında erişliğin yüz kırk akçeye, argaçlığın ise yüz otuz akçeye ulaşması karşısında iki bin dört yüz kırk sekiz akçe zarar ettiğini iddia etmekteydi. Bu zararın bin yedi yüz elli yedi kuruş yüz on beş akçesinin zam olarak kendisine verilmesini istemiştir. Bunun üzerine İstanbul kadısı Ebu Bekir ile Tersane Emini Yusuf Ağa tarafından bir çavuş mübaşir olarak tayin edilmiş o da pamuk ipliği tüccarlarından el-Hac Mustafa ve el-Hac Mehmet ve es-Seyyid Mehmet isimli kimselerden iplik fiyatlarını soruşturmuştur. Onlar da bu bilgiyi teyit edince kendisine istemiş olduğu zam yapılmıştır⁵⁴⁰. 1713/1714 tarihinde yapılan fiyat ayarlamasına göre de erişlik ipliğin her bir vukıyyesi doksan, argaçlık ipliğin ise yetmiş sağ akçedir⁵⁴¹. Bu

⁵³⁷ Yakup Efendi'nin bezcıbaşı olarak atanması yönündeki dilekçeyi Tersane Emini olan Mehmet Efendi 1774/1775 tarihinde yazmış ve tersane dokumacılarının yukarıda bahse konu olan taleplerini padişaha iletmiştir. Onun bu yöndeki dilekçesi üzerine Yakup Efendi, bezcıbaşı olarak atanmış ve kendisine ocaklık olarak iplik, bükme ve dokuma ücretleri için İstanbul cizyesi malından toplam dört bin beş yüz on bir kuruş akçe tahsis edilmiştir. (bk COA.C.BH.233:10845:1.)

⁵³⁸ COA.C.BH.249:11548:1.

⁵³⁹ Bezcıbaşı Yakup Efendi, dâhil olmak üzere bütün bezcıbaşılara devletten olan alacaklarını tahsil etmeleri için İstanbul'dan hazine tezkiresi verilmekteydi. Bu tezkireye dayanan bezcıbaşılar ocaklık olarak tahsis edilen yerlerin eminlerine başvurarak alacaklarını tahsil etmekteydiler. (bk.CO.A.C.BH.233:10845:1.)

⁵⁴⁰ COA.C.BH.233:10845:1.

⁵⁴¹ Bezhanede bezcıbaşı olan el-Hac Abdurrahman vasıtasıyla, her sene iki bin top hesabıyla otuz bin zira' yelken bezinin erişlik ve argaçlık ipliği ile dokuma ücretleri için İstanbul gümrük, cizye ve kahve rüsumu gelirlerinden senevi dört bin iki yüz elli üç guruşun ocaklık olarak tahsis edilmesine karar verilmiştir. Ancak el-Hac Abdurrahman, teslim zamanı geldiğinde otuz bin zira' yelken bezi yerine yirmi bin zira' yelken bezi teslim edebilmiştir. Sebebi sorulduğunda ise o, 1713/1714 yılında yapılan fiyat ayarlaması nedeniyle erişlik ipliğin her bir vukıyyesi için kendisine doksan akçe, argaçlık ipliğin her bir vukıyyesi için ise yetmiş akçe ödeme yapıldığını, lakin İstanbul ve Galata'nın bazı yerlerinde kaçak bez imalathanelerinin açıldığını, bunların ipliği kullanmaları sebebiyle iplik fiyatlarının yükseldiğini bu yüzden aciz duruma düşerek eksik teslimat yapmak zorunda kaldığını bildirmiştir. (bk.CO.A.C.BH.199:9310:1.)

fiyatların, neredeyse elli sene boyunca enflasyon nedeniyle onca fiyat değişikliği yaşanırken ve para değer kaybederken devlet tarafından narh uygulaması ile sabitlenmiş olduğu için hiç değişmeden aynı kaldığı anlaşılmaktadır. Buna rağmen Yakup Efendi 1760/1761'de her sene iki bin top yelken bezi teslim ederek 1773/1774 senesine gelinceye kadar yirmi yedi yük on dört bin dört yüz kırk iki zira' (10,943 metre) yelken bezi teslim etmiştir⁵⁴².

El-Hac İsmail'den önceki bezcibaşı olan ve 1745/1746'da bezcibaşı olarak görev yaptığı anlaşılanel-Hac Abdurrahman'ın aczini itiraf ile görevi bırakmasına sebep olan husus, girdi maliyetlerinde yaşanan beklenmedik fiyat artışları ve kaçak tezgâhların yarattığı haksız rekabettir⁵⁴³. 1748 senesinden beri, yalnız on beş bin yüz elli dört metre bez dokuyup eksik teslimatta bulununca geri kalan bez kendinden talep edildiği zaman Tersane-i Amiredeki mevcut on adet tezgâhın dışında taşrada yirmi dört adet yelken bezi dokuyan tezgâhın bulunduğunu dolayısıyla yelken bezi fiyatlarının yükselmesi nedeniyle zarar ettiğinden her sene kendisinden istenen bezi teslim etmeye imkân olmadığını bildirmiştir. Şüphesiz söylediklerinde haklılık payı vardır. Çünkü İstanbul'da Sultan Mehmet Han Cami yakınlarında Halil ile Galata'da Yusuf adındaki kişilerkaçak tezgâhlar işletip dokuttukları yelken bezini tüccar gemilerine satmakta, ayrıca tüccar eliyle gelen pamuk ipliğini, narh fiyatından daha yüksek fiyat vererek satın almaktaydılar⁵⁴⁴. Bu kişilerin haksız rekabet koşullarına yol açarak fermanla El-Hac Abdurrahman'a bırakılan kâra usulsüz biçimde ortak oldukları ve devlete düşük fiyattan yelken bezi satma yükümlülükleri olmadığı için onun bu işten zarar etmesine neden oldukları anlaşılmaktadır. Bunu önlemek için İstanbul ve Galata'daki tezgâh sahiplerinden senelik 681,9 metre yelken bezi dokumaları istendiğinde ise narh fiyatıyla bunu vermeye güçlerinin yetmeyeceğini söylemişler, tezgâhların yıkılacağı uyarısına rağmen narh fiyatı üzerinden bildirilen miktar bezi temin etmeye yanaşmamışlardır. El-Hac Abdurrahman daha sonra Mısır'a gitmiştir⁵⁴⁵. Muhtemelen başına gelmesi mümkün olumsuz durumları hesaba katarak İstanbul'dan buraya kaçmıştır. Bundan dolayı ondan alınan bu görev, Yakup Efendi'nin babası olan el-Hac İsmail'e verilmiştir. El-Hac İsmail her bir zira'ı on yedi akçe olmak üzere her sene yirmi iki bin yedi yüz otuz iki metre yelken bezini Mahzen-i Sürp'e teslim etmeyi taahhüt etmiştir. 1751/1752 senesinde bezcibaşılık vazifesi ondadır⁵⁴⁶. Yakup Efendi'den sonra Marvedos adında bir zımmi Bezhanede görev yapmaktadır. Yakup Efendi'den sonra Marvedos'un bu göreve gelmiş olması ihtimali epey yüksektir. Çünkü 25 Temmuz 1796 tarihli bir yazıdan anlaşıldığı kadarıyla Marvedos'tan önceki bezcibaşı yani Yakup Efendi, bir top bezin teslimine 7.5 kuruş masraf ederken Marvedos: ". . . *ben dâhi ol miktar ücret ile anlardan â'lâ olarak i'mâlini taahhüt iderim*" deyince ve Tersane-i Amire emini tarafından bu görevin onun uhdesine tevdi edilmesinin münasip olacağını bildirilmesi üzerine kendisi 1795/1796'da bezcibaşı olarak atanmıştır⁵⁴⁷. Bu kişi senelik kırk beş bin dört yüz altmış dört metre bez dokuyup Tersane-i Amire'ye teslim edecektir⁵⁴⁸. Bu miktar bez, önceki bezcibaşılardan taahhüt ettikleri yıllık bez miktarından daha yüksektir. Piyasa koşulları ortadayken onun bu miktar bezi zarar etmeden dokumasının mümkün olmadığı çok geçmeden ortaya çıkmıştır. Marvedos, 1797/1798 senesi için kendisinden istenen bezi dokurken daha önce bezin ipliğinin her bir vukıyyesinin 65 para iken, 1797/1798'de 100

⁵⁴² COA.C.BH.213:9958:1.

⁵⁴³ El-Hac Abdurrahman Ağa ismine, kadı huzurunda gerçekleşen bir ibra işlemi dolayısıyla tesadüf edilmektedir. Buna göre bu kişi, 1745/1746 tarihinde donanma kalyonlarının yelken bezi ihtiyacı için yaptığı harcamalar dolayısıyla ocaklık tayin edilen İstanbul gümrüğü malından 1,500 kuruşu kadı huzurunda ilgili gümrüğün eminden tahsil etmiştir. (bk. COA.C.BH.104:5034:1.)

⁵⁴⁴ COA.A.SMHD.I.230:18384:1.

⁵⁴⁵ COA.C.BH.199:9310:1.

⁵⁴⁶ COA.MAD.d. , No. 10354, s. 45.

⁵⁴⁷ Marvedos, bezcibaşı olarak atandıktan sonra ipliğin fiyatı yükselmiş olduğu için İstanbul'da üretim masraflarının arttığı ve bu sebeple kendisine yardım edilmesinin uygun olacağına dair padişaha başvuruda bulunmuş, bunun üzerine üreteceği her bir top için altmış kuruş yardım edilmesine karar verilmiştir. (bk. COA.C.BH.51:2411:1.)

⁵⁴⁸ COA.C.BH.34:1604:2.

paraya çıktığını dolayısıyla her bir vukıyyesinden 35 para zararı olduğunu, karşılıklı uzlaşarak toplam 3,204 kuruşun yardım olarak kendisine ödenmesini istediğinde devlet bu isteği kabul etmiştir⁵⁴⁹. Marvedos'tan sonra 16 Nisan 1798'de Bezhanede bezcibaşı vekilleri olarak Bogos ve Mesrob isminde iki zımminin adı geçmektedir⁵⁵⁰.

Kaçak tezgâhlar meselesi Bezhanenin ilk açıldığı zamanlardan beri bezcibaşların sürekli olarak dert yandığı bir konudur. 1709/1710'da bezcibaşı olan ve el-Hac Abdurrahman'ın babası⁵⁵¹ olan el-Hac Mehmet de kaçak tezgâhlardan ve bunun yarattığı haksız rekabet koşullarından şikâyetçidir⁵⁵². 1710'lardan 1774/1775 ve sonrasına kadar yetmiş yıldan fazla süre geçmesine rağmen bu şikâyetlerin önünün alınamaması anlamlıdır. Bezhanenin açılması bu alanda faaliyet gösterecekler için zayıf ya da güçlü bir kazanç kapısı aralamıştır. Ancak asıl kazanç, kayıtlı faaliyet gösterenlere değil kayıt dışı çalışanlara gitmiştir. Şikâyetin ana nedeni sistemin amacına yabancılaşarak yasaya ve şartnamelere uygun hareket eden cezalandırırken gayrimeşru bir zeminde hareket edenleri ödüllendirmesiydi. Bezcibaşların bu kayıt dışı tezgâhların yıkılmasını talep etmesine ve bunların yerleri de belli olmasına rağmen bir türlü topyekün ortadan kaldırılamamıştır.

Yıllar itibarıyla Bezhanede üretilen yelken bezi miktarı⁵⁵³ Tablo 5.5.'da verilmiştir⁵⁵⁴:

⁵⁴⁹ COA.C.BH.231:10741:1.

⁵⁵⁰ Bu iki gayrimüslim, Tersâne-i Âmire'de bulunan Bezhanede her sene altmış bin zira' yelkenlik ocak bezini dokumaktaydılar. Dokudukları her bir bezin top olarak ağırlığı yirmi yedi vukiyye idi. (bk. COA.C.BH.231.10741.1.)

⁵⁵¹ El Hac Mehmet'in ocaklık suretiyle her sene iki bin top yelken bezini dokuyup Mahzen-i Sürp'e teslim etmesi gerekmekteydi. 26 Eylül 1740 tarihinde bunlar için gerekli olan 500 kuruş İstanbul gümrüğünden kalan 1253 buçuk kuruş ise İstanbul kahve rüsumu mallarından kendisine ocaklık olarak tahsis edilmiştir. Ancak bir süre sonra o ölünce dokumacıbaşılık oğlu el-Hac Abdurrahman'a verilmiştir. (bk.COA.C.BH.207:9661:1.)

⁵⁵² COA.A.SMHD.I.230:18384:1.

⁵⁵³ Donanma kalyonlarının yelkenleri için Bezhanede Ustabaşı el-Hac Mehmet eliyle dokutulması ferman olan yelken bezleri için iplik, bükme ve dokuma ücreti olaak İstanbul simkeşhane mukataasından her ay 40,000 sağ akçe, İstanbul duhan gümrüğü mukataasından 60,000 sağ akçe ve İstanbul kahve rüsumu mukataasından yine 60,000 sağ akçenin tahsis edilmiş olduğunu gösteren Ağustos/Eylül 1718 tarihli hüküm için bk.COA.MAD.d. No. 2864, s. 56; donanma kalyonlarının yelkeni için Bezhanede Ustabaşı el Hac Mehmet tarafından dokutulacak olan günlük kırk top yelken bezleri için lazım gelen iplik, bükme ve dokuma masraflarını karşılamak amacıyla İstanbul gümrüğü, İstanbul kahve ve duhan gümrükleri ile Simkeşhane mukataası mallarından her ay 2,000 kuruşun 1718/1719 tarihinden itibaren ocaklık olarak tayin edildiğini bildiren hüküm için bk. COA.MAD.d. No. 3918, s. 58; Bezhanede Bezcibaşı el-Hac Mehmet tarafından her bir topu on beş zira' (11,3 m) ve bin yirmi dirhem olmak üzere senede iki nin top yelken bezinin dokunup teslim edilmek şartıyla iplik, dokuma ve bükme ücretleri için senede 4,253 buçuk kuruşun 4 Kasım 1720 tarihinde ocaklık olarak tayin edildiğine dair arz için bk. COA.MAD.d. No. 3925, s. 34; donanma kalyonlarının yelkenleri için gerekli olan yelken bezleri için Dokumacıbaşı el-Hac Mehmet tarafından her bir topu on beş zira' (11,3 m) ve bin yirmi dirhem (1,8 kg) olmak üzere Bezhanede tezgâhlarında her gün kırk toptan senede on dört bin yüz altmış top yelken bezinin dokunup Tersane-i Amireye teslim edilmesine dair 2 Ekim 1730 tarihli ferman için bk. COA.C.BH.207:9661:1; Bezcibaşı el-Hac Mehmet Çelebi tarafından her bir sene dokunması ferman olunan ve her topu on beş zira' (11,3 m) uzunluğunda olan iki bin top yelken bezi toplam masraflarından 1,500 kuruşun İstanbul gümrük mukataasından, 1,253 kuruşun ise İstanbul kahve rüsumu mukataasından karşılanacağını bildiren arz için bk. COA.MAD.d. No. 10332, s. 57; Bezcibaşı el-Hac Mehmet Çelebi tarafından dokunan on bin top ve yüz elli bin zira' (113,661 m) yelken bezi için 300,000 akçe sarf edildiğine dair 1736/1737 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10336, s. 56; İplikçibaşı el-Hac Mehmet Çelebi tarafından her bir topu on beş zira'dan (11,3 m) her sene iki bin top yelken bezi için 1739/1740 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10338, s. 58; Bezhanede tezgâhlarında her gün kırk top olmak üzere senede on dört bin yüz altmış top yelken bezinin dokutturulup Mahzen-i Sürpe teslim edilmesi hakkındaki ferman için bk. COA.C.BH.207:9661:1; Bezcibaşı el-Hac Abdurrahman Çelebi tarafından her sene otuz bin zira'dan (22,732 m) toplam iki bin top yelken bezinin dokunması hakkındaki 1746/1747 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10345, s. 52; el-Hac Abdurrahman tarafından Bezhanede 1750/1751 tarihinde her bir topu on beş zira'dan (11,3 m) senede otuz bin zira' (22,732 m) veya iki bin top yelken bezinin dokunması

Tablo 5.5. Bezhanede Üretilen Yelken Bezi Miktarları.

Sene	Miktar (Top/Ziraa)	Bezcibaşı
1709/1710	10,000 Top	İsmail Efendi
1711/1712	14,160 Top	El-Hac Mehmet Efendi
1717/1718	1,450 Top	El-Hac Mehmet Efendi
1718/1719	10,091 Top	El-Hac Mehmet Çelebi
1720/1721	2,000 Top	El-Hac Mehmet Çelebi
1724/1725	3,000 Top	El-Hac Mehmet Çelebi
1732/1733	22,000 Top	El-Hac Mehmet Çelebi
1734/1735	14,160 Top	El-Hac Mehmet Efendi
1735/1736	2,000 Top	El-Hac Mehmet Efendi
1736/1737	10,000 Top	El-Hac Mehmet Çelebi
1739-1740	2,000 Top	El-Hac Mehmet Çelebi
1740/1741	2,000 Top	El-Hac Mehmet Efendi
1740/1741	14,160 Top	El-Hac Mehmet Efendi
1746/1747	2,000 Top	El-Hac Abdurrahman Çelebi
1748	2,000 Top	El-Hac Abdurrahman Çelebi
1754/1755	2,000 Top	El-Hac İsmail Çelebi
1766/1767	2,000 Top	Yakup Efendi
1769/1770	2,000 Top	Yakup Efendi
1771/1772	80,145 Zira' (60,729 m)	Yakup Efendi
1775/1776	80,000 Zira' (60,619 m)	Yakup Efendi
1776/1777	80,000 Zira'(60,619 m)	Yakup Efendi
1777/1778	2,000 Top	Yakup Efendi

hakkındaki arz için bk. COA.MAD.d. No. 5456, s. 44; donanma kalyonlarının yelkenleri için Bezhanede Bezcibaşı Yakup Efendi tarafından her sene teslim olunagelen otuz bin zira'dan (22,732 m) iki bin top yelken bezinin ipliğinin beş bin iki yüz doksan beş vukiyye (6,788 kg) olduğuna dair Yakup Efendi tarafından yazılan arzuhal için bk. COA.C.BH.249:11548:1; Bezcibaşı Yakup Çelebi tarafından Bezhanede dokunan iki bin top yelken bezinin erişlik ve argaçlık pamuk ipliği bahasıyla dokuma ücreti için senede 1,500 kuruşun İstanbul gümrüğü mukataası malından tahsis edildiğine dair 22 Nisan 1767 tarihli arz için bk. COA.C.BH.249:11548:2; Dokumacıbaşı Yakup Çelebi tarafından her topu on beş zira'dan (11,3 m) seksen bin yüz kırk beş zira' (60,729 m) yelken bezinin dokutulması ve toplam masrafın 6,029 kuruş olacağını bildiren 1771/1772 tarihli arz için bk. COA. MAD.d. No. 10388, s. 71; Dokumacıbaşı Yakup Efendi tarafından her yıl dokunan seksen bin zira' (60,619 m) yelken bezi için 15,000 kuruşun ödeneceğine dair 1778/1779 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10398, s. 88.

⁵⁵⁴ Dokumacıbaşı Yakup Efendi tarafından her sene dokunan iki bin top yelken bezi masraflarına 1764/1765 senesinde 21,267 kuruşun ödeneceğini bildiren hüküm için bk. COA. C. BH. 213: 9958: 1; Dokumacıbaşı Yakup Efendi tarafından 1779/1780 tarihinde dokunan altı bin top yelken bezi için bk. COA. MAD. d. No. 10398, s. 82; ber-vech-i ocaklık Yakup Efendi tarafından 1781/1782 tarihinde dokunan altmış bin zira' (45,464 m) yelken bezinin Mahzen-i Sürpe teslim olunduğuna dair mahzen tezkiresi için bk. COA. MAD. d. No. 10404, s. 65; Dokumacıbaşı Yakup Efendi tarafından ocaklık usulüyle 1783/1784 tarihinde yüz otuz bin üç yüz yirmi zira' (98,748 m) yelken bezinin dokunduğuna dair arz için bk. COA. MAD. d. No. 10407, s. 122; Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından 30 Ocak 1789 tarihinde 5,416 kuruş sarf edilerek donanma kalyonları için bez satın alındığını bildiren arz için bk. COA. MAD. d. No. 3365, s.115; 1792/1793 yılında Bezhanede üretilen altmış bin zira' (45,464 m) yelken bezinin iplik, bükme ve dokuma ücreti için gerekli olan 10,000 kuruşun ocaklık yoluyla ödendiğine dair arz için bk. COA. MAD. d. No. 10422, s. 75; tersane ocaklığı olan senevi altmış bin zira' (45,464 m) Bezhane bezi için gerekli olan on bin vukiyye (12,820 kg) ipliğin Soma ve havalisinden Karaosmanzade el-Hac Mehmet Ağa tarafından satın alınarak tersaneye teslim edildiğine dair arz için bk. COA. C. BH. 51: 2411: 1; donanma kalyonlarının yelkenleri için Bezhanede dokunması mutad olan altmış bin zira' (45,464 m) beze lazım olan on bin vukiyye ipliğin Karaosmanzade el-Hac Mehmet Ağa tarafından Aydın Sancağı'ndaki kazalardan tahsil edileceğine dair 10 Eylül 1796 tarihli arz için bk. COA. C. BH. 34: 1604: 2; Bogos ve Mesrop isimli bezcibaşı vekilleri tarafından her sene altmış bin zira' (45,464 m) bez dokunduğu ve toplam 9,000 kuruş masraf yapıldığını bildiren arz için bk. COA. MAD. d. No. 10427, s. 81.

1778/1779	6,000 Top	Yakup Efendi
1778/1779)	60,000 Zira' (45,464 m)	Yakup Efendi
1780	4,000 Top	Yakup Efendi
1783/1784	40,000 Zira' (30,329 m)	Yakup Efendi
1787/1788	6,000 Zira' (4,546 m)	Mihail Efendi
1793/1794	60,000 Zira' (45,464 m)	Osman Efendi
1793/1794	47,360 Zira' (35,886 m)	Osman Efendi
1794/1795	60,000 Zira' (45,464 m)	Bogos Ve Mesrob
1795/1796	60,000 Zira' (45,464 m)	Marvedos
1796/1797	60,000 Zira' (45,464 m)	Marvedos
1797/1798	60,000 Zira' (45,464 m)	Marvedos
TOPLAM	129.021 Top + 613.036 Zira'(464,521 m)	

Tablodan anlaşılacağı üzere Bezhanede yelken bezi üretimi inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir. Bazı yıllar yüksek miktarda üretim yapılırken bazı yıllar düşük miktarda üretim yapılmıştır. Savaş ya da savaşa hazırlık yıllarına tekabül eden dönemlerde bu miktar artmakta diğer dönemlerde ise azalmaktadır. Bu tablodan anlaşılan başka bir husus ise gayrimüslim ahali de bezcibaşı olabilmektedir. Bu durum, devletin yetenek ve imkân dışında onların gayrimüslim olmasını sorun olarak görmediğini gösteren açık bir örnektir. Bezhanede üretilen yelken bezlerinin gerçek rakamının tabloda belirtilen rakamdan daha yüksek olduğu aşikârdır. Çünkü belgelere yansıyan rakamların bir kısmı üretimde sorun yaşanan yıllarda kaleme alınan belgelere dayanmaktadır. Her sene üretim yapmak için açılan Bezhanede üretimin sorunsuz yapıldığı yıllara ait rakamların toplam üretim içinde önemli bir yekûn tuttuğu değerlendirilmektedir.

5.4. Yelkenciler Taifesi

Kalyon başta olmak üzere yelkenle yol alan gemilerdeki yelkenlerin idaresinden sorumlu görevlilere yelkenci denilmektedir. Bunların görevi yelkenleri açmak, rüzgârın esiş yönüne göre onu yönetmek, kapatmak ve gerekli hallerde onun bakımını yapmaktır. Belgelerde bu görevliler sık sık gabyar tabiriyle birlikte geçmektedir. Gabyar kelimesi bir yelken ismi de olan gabya kelimesinden türetilmiştir. Gabyar ismi, gemi serenleriyle yelkenlere bakan ve yelkenleri açarak armaları koruyan gemicilere verilen isimdir. Gabya ise İtalyanca kökenli bir kelime olup gemi direklerinin aşağıdan yukarı doğru uzanan ikinci kısmına verilen isimdir. Bu kısımdaki yelken gabya yelkeni olarak isimlendirilmektedir. Süleyman Nutki, Kamus-ı Bahri isimli sözlüğünde, buna doğrudan yelkenci demek ve yelkenciyi ise gemi mürettebatı yerine yelken imal eden esnaf olarak tanımlamaktadır⁵⁵⁵. Şemseddin Sami ise Kamus-ı Türki'de yelkeni ifade etmek için doğrudan yelken tabirini kullanmakta, gabyar tabirini kullanmamakta ve “*yelken küşad etme*”yi yelken kelimesine örnek olarak vermektedir. Şemseddin Sami, yelkenci kavramını ise “*badbani*” kelimesi ile ifade etmektedir⁵⁵⁶. Özetle başlangıçta badbani olarak isimlendirilen yelkenciler, yelkenin kalyonlarla önem kazandığı 18. yüzyılda gabyar olarak isimlendirilmeye başlanmıştır.

Evliya Çelebi'nin aktardığına göre kendi dönemi olan 17. yüzyıl için, İstanbul'da yelkenci esnafı doksan dükkân ve üç yüz neferden oluşmaktadır. Bunlar bezci esnafı gibi olup gemilere çeşit çeşit mayistra, çember, alborta, trinkete ve çekeleve biçimli yelkenler biçip, gemileri donatmaktadırlar. Pirleri ise Hz. Şit'tir. Hz Şit terzilerin de piri olduğuna göre Evliya Çelebi, yelkencileri daha çok terzilik yönleriyle görmüştür. Ona göre bu zümreyle birlikte çalışan yüz dört dükkân ve üç yüz nefer pamuk hallacı esnafı, üç yüz dükkân ve bin nefer dokuyucu esnafı, yedi yüz dükkân ve bin nefer bezci tâciri bulunmaktadır⁵⁵⁷.

⁵⁵⁵ Nutki, *age.*, s. 314.

⁵⁵⁶ Sami, *age.*, s. 260.

⁵⁵⁷ Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*; İstanbul, C 1., 2. Kitap, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008, s. 50.

Donanmanın iyi inşa ve idaresinin nedenlerinden biri olarak belgelerde kendilerine atıf yapılan gabyar mürettebatı, donanma gemilerinin ruhu derecesinde olan yelken ve diğer arma takımlarının teçhiz ve düzenlenmesi hizmetinde istihdam edilmekte olup, başlangıçta her hâlükârda Müslüman olmaları gerekirken⁵⁵⁸ daha sonra Meref ve Afré ve Yezu(?) adalarının halkından istihdam olunarak bu adada yaşayanlara mahsus bir meslek haline getirilmiştir⁵⁵⁹. Bunun nedeni ise denizle iç içe yaşayan insanların daha iyi denizci olacakları varsayımıdır. Devlet adamları arasında Adalar Denizi'ndeki adalarda yaşayan bu insanların, denizle ve denizcilikle iç içe olmaları nedeniyle imparatorluğun Anadolu ya da Orta Doğu gibi Müslüman ahalinin yaşadığı bölgelere kıyasla daha fazla bu konulara vâkıf oldukları düşüncesi yaygınlık kazanmıştır.

Bazı yazarlara göre yelkencilerin vazgeçilmez bir donanma unsuru olarak ortaya çıkmasından evvel bu hizmeti gemilerin reisleri yani "rüesa-i sütun" olarak tabir olunan insanlar görürlerdi⁵⁶⁰. Ancak III. Selim döneminin önde gelen devlet adamlarından olan Küçük Hüseyin Paşa'nın kaptanıderyalığı döneminde, donanmada gabyar mürettebatı artmıştır. Küçük Hüseyin Paşa kaptanıderya olunca, arma hizmetini görmek üzere "rüesa-i sütun" olarak isimlendirilen bu kişilerin nezareti altında Suluca ve Çamlıca (Mora) Hristiyanlarından gabyar denilen yeni bir sınıf oluşturulmuştur. Bunlara marinar ismi de verilmiştir. Marinarlar arasında Rumlardan başka Ermeni toplumundan insanlar da yer almaktaydı⁵⁶¹.

Yelkencilerin miktarı Osmanlı donanmasında 18. yüzyılda sayı olarak artmıştır. Çünkü yelkenle yol alan kalyonlar donanmanın hâkim savaş gemisi halini alınca yelkencilere duyulan ihtiyaç da önceki yüzyıllara kıyasla daha da fazlalaşmıştır. Bunlar değişik kaptanların emri altında değişik gemi türlerinde farklı ücretlerle görev yapmaktaydılar. Adriyatik sahilindeki Bar Kasabası'ndan hareket eden Kaptanıderya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın emrinde bulunan dört adet çamlıca ve dört adet pargandı kayıklarında görev yapan birçok yelkenci vardır. Aklagünlü Sefer Hoca Kaptan'ın gemisinde ise bir aded yelkenci olup ve 86 kuruş aylık almaktaydı. Derviş Hocaoğlu Ömer Kaptan'ın gemisinde ise bir nefer yelkenci olup o da 86 kuruş aylık almaktaydı. Başka bir örnek olarak bir çamlıca kayığında görev yapan yelkenci Mihal, 60 kuruş aylık almaktaydı⁵⁶². Bu bilgiler Osmanlı donanmasında gayrimüslim mürettebatın varlığını göstermesi yanında yelkencilerin ücretinin gemi türlerine göre değişkenlik arz ettiğini de göstermektedir⁵⁶³.

Adalar Denizi'ndeki Rumların gabyar sıfatıyla yelkenci olarak donanmada görev almazdan önce yelkencilerin çoğunlukla Müslümanlardan ve İskenderiye sahilindeki fellah tabir olunan insanlardan sağlandığı anlaşılmakla birlikte Kaptanıderya Küçük Hüseyin Paşa: "*Bunlar bir işe yaramıyor.*" deyince, Adalar Denizi'ndeki adalarda yaşayan Rumlardan temin edilmeye başlanmıştır⁵⁶⁴. 1821 Rum isyanında Rum armatörlerin altı yüz parçadan oluşan yelkenli gemilerini savaş gemisine dönüştürmeleri üzerine Rum yelkencilere karşı devletin bakış açısında bir kırılma yaşanmış ve artık donanmada istihdam edilmez olmuşlardır⁵⁶⁵.

⁵⁵⁸ Gabyar personeli, sadece müslim ya da gayrimüslim Osmanlı ahalisinden değil Rum isyanından sonra ihtiyaç durumunda Frenklerden de tutulmaya başlanmıştır. Bu iş için tutulan Frenklere aylık 50 kuruş ücret ödenmekteydi. Onlara ödenen ücretlerin yükselmesi nedeniyle gabyarlar, sudagabo personelinden bile daha zor bulunur insanlara dönüşmüştür. Ancak bir Avrupa devletiyle yapılacak deniz savaşında bunların Osmanlı gemilerinde istihdam edilmesinin sorunlar yaratacağı düşüncesiyle bu duruma başka bir çare bulunması eğilimi ortaya çıkmıştır. (bk. COA.HAT.581:28521:1.)

⁵⁵⁹ COA.HAT.581:28521:1.

⁵⁶⁰ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*, s. 487.

⁵⁶¹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*, s. 487.

⁵⁶² COA.MAD.d. No. 10398, s. 84.

⁵⁶³ COA.MAD.d. No. 10398, s. 84.

⁵⁶⁴ İtalyanca "gabierden" gelen bu kavram seren ve yelkenlere belirli miktarda tahsis edilen görevlilere verilen isimdir. (bk. Nutki, *age.*, s. 103.)

⁵⁶⁵ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*, s. 487.

Osmanlı donanmasında yelkenci ve yelken dikicilerin istihdamına özel bir önem verilmekteydi. Bu husus, “*istihdamlarında bi'l-vücuah ehveniyet ve suhûlet bulunacağı*” cümlesiyle ifade edilmekteydi⁵⁶⁶. Yelkencilerin ücreti 18. yüzyıl sonlarında genelde Tersane-i Amire hazinesinden ya da cizye zamimesinden karşılanmaktaydı⁵⁶⁷. Üstelik mesleğinde yükselmek isteyen yelkenciler için kariyer basamakları açıktır. Bu meyanda yelkencilikte mahareti olanlar gemi reisliğine kadar terfi edebilmekteydi⁵⁶⁸. Hatta bu kişiler, yaptıkları işin önemine binaen yelkenci olmayan gemi reislerine de kaptan olarak tayin edilebilmekteydi⁵⁶⁹. Bu şekilde reis olan yelkencilerin zaman zaman görevlerine gelmemesi üzerine bunların tekrar eski görevlerine iade olunarak yelkenci yapılması hakkında hükümler çıkarılmıştır. Kaptanıderyalardan görevlerine gelmeyen ya da görevlerini yerine getirmede kusurları olanların, hizmete yarar kimselerle değiştirilmesi istenmiştir⁵⁷⁰. Aynı şekilde yelkencilerin hak ettikleri dereceye yükselmeleri ve takdir edilen ücretlerini almaları hususu da üzerinde önemle durulan bir konudur⁵⁷¹.

Mürettebat ücretlerini kaydetme konusunda her bir kalyonda "hoca" olarak isimlendirilen kişiler bulunmaktaydı. Bu kişilerin asıl işi yazıcılık olup görevleri gereği gerek Tersane-i Amireden gerek tersane ocaklıklarından ve gerekse de başka yerlerden kalyona verilen malzeme ve ücretleri kaydetmekteydiler. Hocalar, tuttukları defterleri daha sonra muhafaza ve denetim için kalyon kâtibine teslim etmekteydiler. Bu kayıtlardan anlaşıldığı kadarıyla bir tane yelkencinin ücreti bu dönemde günlük 30 akçe kadardır. 18. yüzyılda bir kalyonda görev yapan mürettebattan bir kaptan 120 akçe yevmiye alırken bir çavuş 30 akçe, bir odabaşı 30 akçe, bir sandalcı 16 akçe, bir kalafatçı 18 akçe ve bir marangoz 18 akçe almaktaydı⁵⁷². Midilli'de inşa edilen iki parça kalyonun denize indirilmesi için yüz altı nefer ulufeci, yirmi nefer dalgıç, yirmi nefer yelkencinin toplam ücreti Nisan/Mayıs 1736 başından Haziran/ Temmuz 1736 tarihine kadar 2861 akçeydi⁵⁷³. Bunun ne kadarının yelkencilere ait olduğu anlaşılmasa da iki kalyon içinde toplam yirmi yelkencinin bulunması ortalama olarak bir kalyona 10 kadar yelkenci düştüğünü göstermektedir. 1767/1768 gibi uzun bir tarihten sonra bir yelkenci günlük 30 akçe, kalafatçı 25 akçe, marangoz 25 akçe, aşçı 35 akçe ve kaptan 100 akçe almaktaydı⁵⁷⁴. 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarında Tersane-i Amirenin yapmış olduğu harcamalar içerisinde yelkenci ücretlerinin diğerlerine kıyasla o kadar da yüksek bir rakam tutmamakla birlikte yine de daima varlığını koruduğu anlaşılmaktadır.

Yelkencilerin disiplinsiz ve taşkın tavırlarıyla birçok zaman İstanbul'a yapılan şikâyetlere konu oldukları görülmektedir. Ama onlar her zaman şikâyet edilen değil bazen de şikâyet eden konumunda olmuşlardır. 30 Mayıs 1718'de tarihinde Askozya Sancağı'nda yaşayan bir gurup denizci, Bar Kalesi'nin limanına giren denizcilerden yetkisiz kişiler tarafından yelken fiyatı adıyla birer altın yelken hakkı alındığından

⁵⁶⁶ COA.HAT.1332:51932:1.

⁵⁶⁷ Zamime artırma, zam, ilave anlamına gelir. (bk. Develioğlu, *age.*, s. 1167.)

⁵⁶⁸ Kaptanıderyalara gönderilen fermanlarda onlardan ferasetle hareket ederek yelkencilikten yükselenleri denizcilik konusunda yetenekleri varsa daha üst mevkilere terfi ettirmeleri istenmekteydi. (bk. COA.BEO.MHM.d. 18: 40.)

⁵⁶⁹ COA.MHM.d. No. 18, s. 40.

⁵⁷⁰ COA.MHM.d. No. 10, s. 109.

⁵⁷¹ Girit Beyi'nin İstanbul'a gönderdiği bir mektuptan anlaşıldığı kadarıyla yelkenci olan Baba Acem isminde bir denizci, dokuz akçe ücret ile iki sene hizmet ettikten sonra müteferrika reislerden olmak için kendisine berat verildiği halde ona ulufesi verilmemiştir. Bu durumun bildirilmesi üzerine padişah, Baba Acem'e on bir akçe ulufe verilmesi ile boş kalan reislerden birisinin mevkisine atanmasını emretmiştir. (bk. COA.MHM.d. No. 18, s. 45.)

⁵⁷² COA.MAD.d. No. 7915, s. 35.

⁵⁷³ Midilli Adası'nda inşa edilen iki adet kalyonun denize indirilmesi hizmetinde istihdam edilmek üzere kaptan paşa tarafından Arap kürekçiler, leventler, dalgıçlar ve esirler için 1735/1736 senesinden itibaren üç aylık ücretlerinin miktarı kalyonlar kâtabi Ahmet Efendi tarafından hesaplanmış ve iki reis, iki yelkenci, iki vardıyan, yüz elli evlad-ı Arap ve yirmi dalgıç için toplam iki bin sekiz yüz altmış bir buçuk kuruş olduğu görülmüştür. (bk. COA.C.BH.154:7313:1.)

⁵⁷⁴ COA.MAD.d. No. 4005, s. 45.

şikâyet etmekteydiler. Bu şikâyet üzerine ilgili kamu görevlilerinden bu durumun men ve def' olunması istenmiştir⁵⁷⁵.

Bazen görevlerinde ihmali görülen yelkencilere rastlansa da devletin yelkencilere olan ihtiyacı, yelkenli gemilerin Osmanlı denizciliğinde yer tuttuğu her dönemde devam etmiştir. Bilhassa varlıklarına 18. yüzyıl boyunca hep ihtiyaç duyulmuştur. Tersane-i Amirede ya da başka bir tersanede, herhangi bir yelkenli gemi inşa edildiği zaman talep edilen mürettebat arasında her zaman yelkencilerin de ismi geçmiştir. 7 Aralık 1792 tarihli bir yazıda Silistre'de inşa edilen bir aded firkate türü gemi için on tane kalafatçı, iki tane makaracı, bir tane oymacı, bir tane baş reis ve bir tane yelkenci istenmiştir⁵⁷⁶.

Devlet, yelkenci dâhil varlığına ihtiyaç duyulan donanma çalışanlarının olumsuz durumlarına kayıtsız kalmamaktaydı. Denizcilerin iş kazası ya da savaş sırasında sakatlanmaları durumunda devletin onlara yardım elini uzattığı görülmektedir. Bu doğrultuda Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'nın Siper-i Bahri isimli kalyonunda, yelkencilik hizmetinde iken kazaya uğrayarak iki ayağı da sakat kalan Mehmet isimindeki bir yelkenci için İstanbul gümrüğü mukataası malından kendisine emeklilik verilmesini arz etmesi üzerine bu yelkenciye 300 akçe emeklilik maaşı bağlanmıştır⁵⁷⁷. Devletin bu yardım ve desteği sadece yelkencilere mahsus olmayıp diğer gemi çalışanlarını da yöneliktir. Bu istikamette 25 Kasım 1791'de Osman isiminde bir denizci, Abdülfettah isimindeki şahsın kaptan olduğu firkate türü gemide çalışmakta iken şiddetli kış koşulları nedeniyle iki ayağı da soğuktan donarak kangren olmuş ve neticede ayaklarını kaybetmiştir. Bu koşullarda hayatını idame ettiremeyeceği ortaya çıkınca kendisine yardım edilmesi için devlete başvurduğunda: padişah, kaptanıderya vasıtasıyla olayı inceletmiş ve olayın gerçek olduğu anlaşılınca İstanbul gümrüğü malından kendisine 18 akçe aylık bağlanmıştır. Bu uygulamanın sadece bu denizciye ait münferit bir uygulama olmadığı da "...ihsân üzere geldiği emsâli mukayyed üzere..." ifadesinden anlaşılmaktadır⁵⁷⁸. 3 Ocak 1792 tarihli başka bir belgede ise Akdeniz donanmasına ait Arnavut Abbas Kaptan'ın gemisinde hizmet etmekte olan Mehmet adında başka bir denizci top sökerken barut ateş almış ve çıkan patlamada gözlerini kaybetmiştir. Bu sebeple de tedavi olmak için bütün kazandığı ücreti hekimlere vermek zorunda kalmış ve sonunda yardıma muhtaç duruma düşünce devlete başvuruda bulunmuş, durumu kaptanıderya tarafından incelenmiş ve neticede mukataa gelirlerinden 12 akçenin aylık olarak kendisine bağlanması kararlaştırılmıştır⁵⁷⁹.

Kalyon devrine geçildikten sonra önem kazanan yelkencilerle birlikte aynı devirde bir topluluk daha önem kazanmıştır. Bu topluluk aylakçılar idi. Aylak kelimesi anlam olarak işsiz, güçsüz boşa gezen demek olup aylakçı, boşa olup geçici olarak iş gören gündelikçi anlamına gelmektedir. Her yelkenli gemide belirli miktarda aylakçı bulunmaktaydı. Vazifeleri kalyonların gündelik işlerini görmektir. Üç ambarlı kalyonlarda aylakçı mevcudu iki yüz kadardı. Aylakçılar arasında aylıklı olarak marinar-ı Rum ve Ermeni denilen aylakçılar da vardır⁵⁸⁰.

Aylakçılar donanmanın sürekli aylık alan askeri olmayıp sefer zamanı geldiği zaman mart ayından kasım ayına kadar geçen altı aylık bir süre için toplanan ücretli kimselerdir. Aldıkları ücret, 18. yüzyılın son yarısında, iki taksit halinde olmak üzere 46 kuruş idi. Bunun yarısını peşin ve diğer yarısını ise ağustos ayının on beşinde almaktaydılar. Aylakçıların komutanına ise "*seraylakçı*" denilip bu kişiler donanmanın asıl subaylarındandı. Seraylakçı olarak isimlendirilen subaylar, üç ambarlı kalyonlarda dört kişi iken diğer kalyonlarda bir kişi iki kişi ya da üç kişi kadar olabilmekteydi⁵⁸¹.

⁵⁷⁵ COA.C.ADL.16:981:1.

⁵⁷⁶ COA.C.BH.35:1685:3.

⁵⁷⁷ COA.C.BH.254:11745:1.

⁵⁷⁸ Bir şekilde deniz kazasına maruz kalarak sakatlanan yelkencinin durumu kaptanıderya tarafından padişaha bildirilmekte ve ilgili yelkenciye İstanbul gümrüğü malından on akçeden on sekiz akçeye kadar aylık bağlanmaktadır. (bk. COA.C.BH.7:321:1.)

⁵⁷⁹ COA.C.BH.7:318:1.

⁵⁸⁰ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*, s. 484.

⁵⁸¹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*, s. 484.

5.5. Yelken Bezinin Tersane-i Amireye Sevki

Belli ağırlıklara sahip çok sayıda toplardan oluşan yelken bezinin, belirli yerlerden belirli görevliler eliyle toplanması işi, bütçe, personel, koordinasyon, organizasyon, yazışma, yetkilendirme ve tahsilat gibi birbirinden farklı birçok sürecin birleşmesinden oluşmaktaydı. Bu sürecin içerisinde padişahın tersane eminine ve üreticiden mübaşire varıncaya kadar birçok görevli yer almaktaydı. Bunların görev ve sorumlulukları ile bu görev ve sorumlulukların yerine getirilmemesi halinde karşılaşılabilecekleri yaptırımlar ise kanunlarla belirlenmiştir.

5.5.1. 18. Yüzyıldan Önceki Durum

Yelken bezi, 18. yüzyıldan önce kürekle hareket eden Osmanlı gemilerinde yedek hareket kaynağı olarak kullanıldığı için varlığına ihtiyaç duyulan bir malzemeydi. Yelken bezi, 18. yüzyıldan önce yine ocaklık usulü veya satın alma yoluyla karşılanmaktaydı. Tersane-i Amiredeki gemilerin inşa edilmesi ve donatılması sırasında kullanılan yelken bezi dâhil malzemelerin çoğu avarızları karşılığında reaya ocaklık olarak teklif edilmekteydi. Bir vergi mükellefiyeti olan avarız, devletin savaş veya başka amaçlarla temin etmek istediği mal ve hizmetlerin önemli bir kısmının en çok buldukları bölge ve üreticilerden ödemek zorunda oldukları vergi karşılığında alınmasıdır. Ocaklık ise, gemi inşası için lüzumlu mühimmatın avarız karşılığında tedarikleri maksadıyla imal edildikleri bölgeye havale edilmesidir. Tersane-i Amire için lüzumlu malzemeler de o malzemenin en çok bulunduğu veya imal edildiği bölgelere avarızları karşılığında ocaklık olarak taksim edilmekte ve temini bu şekilde sağlanmaktaydı. Belgelerde geçen “*ber-vech-i ocaklık*” ibaresi bu gerçeği anlatmaktaydı. Ancak malzemenin ocaklık olarak temini zamanla bazı güçlükleri de beraberinde getirmiştir. 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyon inşasına izin verilmesi de istenen malzemelerin hem miktarında hem de türünde artışlara neden olmuş bu da reaya üzerindeki vergi yükünü ağırlaştırmıştır. Yine ocaklık olarak alınan malzemelere takdir edilen fiyat, piyasa fiyatından daha düşük olduğu ve miktar olarak zamanla görülen artışların vergi mükelleflerine yansımaları reaya ile devlet arasında birtakım anlaşmazlıkların doğmasına yol açmıştır⁵⁸².

Gelibolu ve Boğazhisarları ile Kıbrıs, Eğriboz ve Batı Anadolu, 18. yüzyıldan önce önemli yelken bezi üretim merkezleriydi. Devlet, Gelibolu, Kıbrıs, Boğazhisarları, Soma, Saruhan, Semadirek gibi yerlerdeki kadılara hüküm göndererek onlardan istenen miktarda bezi cüllah tabir edilen bez dokumacılarına dokutmalarını emretmiştir. Sonra ya bizzat İstanbul'dan bir mübaşir göndererek bezleri toplayıp getirtmiş ya da kadılardan tüccar gemileri vasıtasıyla göndermelerini istemiştir. Dokuma ve nakil için gerekli gemi kiralaları ise devletçe kadılara ödenmiştir. Ege Bölgesi'nden temin edilen yelken bezleri, İzmir Limanı kullanılarak İstanbul'a nakledilmekteydi. Mısır'daki bezler İskenderiye ve Reşit iskelelerinde gemilere yüklenecek Tersane-i Amire'ye gönderilmiştir. Nitekim 1654 senesinde bu nakliye için yetmiş yedi gemi kullanılmıştır⁵⁸³.

Yelken bezinin nakli sadece gemilerle olmamaktaydı. Yeri geldiğinde deve gibi hayvanlar da nakliye işinde kullanılmaktaydı. 4 Mayıs 1556'da Halep defterdarına yazılan bir hükümde burada toplanan yelken bezlerinin Piri Bey tarafından kendi develerine yüklenerek İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir⁵⁸⁴.

Resmi fiyat ile piyasa fiyatı arasındaki farkın neden olduğu sorun 18. yüzyıl öncesinde de vardır. Bez üreticisi, devletin kendisine bez dokumak için verdiği ücreti üretim maliyetlerini karşılamada yetersiz bulmakta bu yüzden gönülsüz bir şekilde kendisinden istenen bezi teslim etmeye çalışmaktadır. Yolunu bulduğu zaman ise ürününü yerli ve yabancı tüccarlara satmaktan çekinmemekteydi. Onun karşılaştığı bu durum aslında devletin fiyat politikasıyla yakından ilgiliydi. Buna göre devletin fiyat politikasını belirlerken iki türlü strateji izlediği görülmektedir. Birincisi devlet kendisi

⁵⁸² Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 101.

⁵⁸³ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 161.

⁵⁸⁴ COA.MHM.d. , No. 3, s. 140.

dâhil geneli ilgilendiren temel tüketim maddelerinin temininde müdahaleci olmak yönünde hareket ederken ve ikincisi toplumun belirli bir kısmını ilgilendiren ve ticaret malzemelerinin alım ve satımı ilgilendiren konularda özgürlükçü davranarak meseleyi piyasa koşullarına bırakmak yönünde hareket etmektedir. Geneli veya devleti ilgilendiren hususlarda idarenin narh yöntemiyle fiyatları belirlediği bilinmektedir. Buna kumanda ekonomisine sahip ülkelerde örneklerine sıkça rastladığımız müdahaleci tutum demek daha doğrudur. Bu tutum daha ziyade paranın vergi kurunun belirlenmesinde yılda iki defa verilen narhta, ordunun, İstanbul'un veya başka şehirlerin iaşesi için çıkarılan zahire, canlı hayvan veya diğer bazı maddelerin alımında yayımlanan mubayaa emirlerinde karşımıza çıkmaktadır. İkinci olarak geneli ve devleti değil de sadece tarafları ilgilendiren hususlarda ise devletin serbest denebilecek bir fiyat politikası izlediğine şahit olunmaktadır. İkinci hususun nedeni hakkında söylenebilecek husus, bu tür fiyatların kişilerin özgür iradesiyle ilgili olduğu düşünüldüğünden ve devletin özgür iradeye dayanan kişiler arası ticari ilişkilere müdahale etmeme konusundaki duruşunun bu duruma sebep olduğudur⁵⁸⁵.

Osmanlı Devleti'nde maliye politikasını bir sonucu olarak ülkede tedavülde olan altın ve gümüş paraların vezn ve fiyatları devlet tarafından belirlenmekte ve verilen rayiç sıkı şekilde kontrol edilmektedir. Paranın değerinde yaşanan herhangi bir değer değişikliğinde ise durum fermanlarla imparatorluğun her yanına ilan edilmektedir. İşte bu fermanlarda belirtilen sikke fiyatları devletin vergilendirme fiyatlarıdır. Yelken bezinde olduğu gibi hububat ve canlı hayvan temini için zaman zaman imparatorluğun çeşitli bölgelerine mubayaa emirleri gönderilmektedir. Yalnız mubayaa emirlerinde belirtilen fiyatların gerçekte çok düşük tutulduğu görülmektedir. Bunun, savaş zamanında halktan bedeli karşılığında hayvan, arpa, buğday, mısır gibi malzemelerin satın alınmasını ifade eden sürsat uygulamasının bir sonucu olduğunu düşünen yazarlar vardır⁵⁸⁶.

Narh ile belirlenen rayiç fiyat ve piyasa koşullarında oluşan gerçek fiyat arasındaki farkın üreticiyi farklı şekillerde davranmaya zorladığı görülmektedir. Bu meyanda kerestenin piyasa fiyatı ile ocaklık fiyatı arasında görülen beşte bir nispetindeki fark, çoğu zaman reyanın keresteyi devlete değil tüccara satmasına neden olmuştur. Bilhassa deniz seferleri sırasında malzeme yetmediği takdirde aynı malzemeler tüccardan veya yine üreticilerden para ödenmek suretiyle satın alınmaktaydı. Bu gerçek yelken bezi için de geçerlidir. Hem ocaklıktan teminde geçerli olan rayiç fiyat ve hem de satın alma suretiyle serbest piyasadan teminde geçerli olan piyasa fiyatı arasında oluşan fark, devletin bez talebindeki fazlalık ile birleşince bez kalitesinde düşüşe yol açmıştır. Nitekim 26 Ocak 1674 tarihinde Kaptanıderya Köse Ali Paşa'ya gönderilen bir hükümde bu hususa dikkat çekilmekte ve daha önceleri malzemenin en iyisi ve sağlamı gönderildiği halde birkaç seneden beri “*kalb ve çürük*” geldiği ve bunun ise gemilerin inşasında büyük israfa neden olduğu bildirilerek sorunla bizzat ilgilenilmesi emredilmiştir⁵⁸⁷.

Kaçakçılık bu dönemde yaşanan temel sorunlardan birisiydi. Dışarıya satımı yasak olan ürünler arasında yer alan, pamuk, pamuk ipliği ve yelken bezi üretici ve tüccarlar tarafından kara ya da deniz yoluyla bir şekilde yabancı tüccarlara satılmaktaydı. 1580/1581 Gelibolu ve Rodos kadılarına yazılan bir hükümde, İstanbul zahiresi için İstanbul'a giden gemilerden bazılarının rota değiştirerek Gelibolu ve Rodos iskelelerine yanaşıp içindeki eşyaları sattıkları bildirilmektedir⁵⁸⁸. 1582/1583 yıllarının sonlarına doğru Gelibolu ve Lâpseki kadılarına yazılan başka bir hükümde ise Venedik,

⁵⁸⁵ Mustafa Öztürk, “Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili”, *Türkler*, C 10. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 845.

⁵⁸⁶ Öztürk, *age.*, s. 847

⁵⁸⁷ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 102.

⁵⁸⁸ Gelibolu ve Rodos kadılarında istenen husus ise Mısır'dan İstanbul'a zahire taşıyan tüccar gemilerinin Gelibolu ve Rodos iskelelerine yanaşmalarına izin verilmemesidir. Çünkü bu iskelelere yanaşan gemilerin kaptanları bu iskeleler vasıtasıyla taşıdıkları zahirenin bir kısmını Avrupalı tüccarlara daha yüksek fiyattan satmaktalar, bu ise İstanbul'da zahire fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır. (bk. COA.MHM.d. No. 39, s. 93.)

Fransa, Girit ve Nakşa ve İskanoz'a ait gayrimüslim gemilerinin İstanbul'da yoklandıktan sonra yola çıktıkları sonra Bandırma Körfezi, Silivri, Erikli ve Rodosçuk'a uğrayıp yelken bezi, pamuk, don yağı, gön ve bal aldıkları daha sonra ise Çanakkale Boğazı'na geldiklerinde voyvoda ve dizdarların bunlardan 15-20 akçe alıp bunları salıverdikleri ifade edilmekteydi. Oysa onlara bu gemileri yoklayarak yasak eşya taşıyanları alıkoymaları için daha önce emr-i şerifler gönderilmiştir⁵⁸⁹. Kamu görevlilerinin fermanlara rağmen aksi yönde hareket etmeleri onların bu gemi kaptanlarından rüşvet aldıklarını göstermektedir.

Önceki dönemlerde tıpkı 18. yüzyılda olduğu gibi İstanbul içinde ya da İstanbul dışında avarız ile yükümlü tutulan yelken bezi işletmelerinin dışında kaçak şekilde açılıp üretim yapan yelken bezi imalathanelerine rastlanmaktaydı. Bunlar vergiden muaf biçimde kayıt dışı faaliyet gösterdikleri için ve narh fiyatı yerine piyasa fiyatıyla satış yaptıklarından maliyet avantajına sahiptiler. Usulüne ve nizamına uygun faaliyet gösteren yelken bezi işletmelerinin bunlar karşısında rekabet şansı zayıftır. Teorik olarak bunların sayısı çoğaldıkça devlete yelken bezi sağlayan işletmelerin sayısı azalır.

5.5.2. 18. Yüzyılda Durum

Önceki yüzyıllardan 18. yüzyılın en önemli farkı, devletin bizzat işe el atarak Bezhaneyi kurmasıdır. Nitekim 1709'da Tersane-i Amire bünyesinde Bezhane kurularak 1718'e kadar burada yüksek miktarda üretim gerçekleştirilmiştir⁵⁹⁰. Burası 1760'larda tamirat geçirmiş ve 1770'lerde genişletilmiştir. III. Selim dönemine geldiğinde ise kalyonlar Kâtibi İsmail Hulusi Efendi gözetiminde 1796-1797'de yine Tersane-i Amire bünyesinde Darağacı denen mevkinin yanında yeni ve daha büyük bir Bezhane inşa edilmiştir. İsmail Hulusi Efendi'ye 2 Haziran 1798'de Bezhane masraflarına mahsuben kendisine daha önce yapılan ödemeye ilave olarak 5,000 kuruşun daha ödenmesi kararlaştırılmıştır⁵⁹¹.

Kalyon dönemi ile birlikte yelken bezine duyulan ihtiyaç da artınca bu türden malzemelerin üretimini kendi bünyesindeki imkânlarla gerçekleştirmeyi devlet kendi çıkarlarına daha uygun bulmuştur. Bunda piyasada dilediği zaman ve miktarda yelken bezi tedarik edememesi, tedarik ettiği bezlerde kalite standardının düşük olması, navlun, işçilik ve gümrük gibi üretim maliyetlerinin toplam maliyeti yükseltmesi gibi nedenler etkili olmuştur. Daha önce de belirtildiği üzere bu ürün sektöründe arz güvenliğini sağlamak ve kaliteyi koruyarak maliyetleri düşürmek Bezhanenin kurulmasının asıl nedenidir.

Bu yüzyılda yelken bezi ya Bezhaneden sözleşme yoluyla, ya Boğazhisarı ve havalisinden narh fiyatı üzerinden satın alınarak ya da yerli ve yabancı tüccardan pazarlık usulüyle satın alınmak suretiyle temin olunmaktaydı. 1797'de Rusya tüccarından Dimitri Mosli vasıtasıyla bir miktar Moskov bezi satın alınmıştır⁵⁹². Ancak önceki yüzyıllarda varlığına rastlanmayıp bu yüzyılda ortaya çıkan Bezhanenin yelken bezi teminindeki rolü oldukça fazlaydı.

5.5.2.1. Bezhaneden Yelken Bezi Temini

Kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçiş ile birlikte yelken bezi talebi 18. yüzyıl boyunca artmıştır. Bu talep bazı yazarlara göre 1774'te yüz altı bin yüz yirmi metre iken 1803'e geldiğinde iki yüz yirmi yedi bin dört yüz metreye ulaşmıştır. Devlet, daha 17. yüzyıl sonundan itibaren artmaya başlayan bu talebi karşılayabilmek için 1709'da Tersane-i Amire yanında büyük bir Bezhane açmış ve burasının yönetimini bezcibaşı denilen bir girişimciye vermiştir. Bu girişimcinin vazifesi donanmaya barış zamanı yirmi iki bin yedi yüz kırk metre savaş zamanı ise yüz otuz bin metre yelken bezi dokuyarak teslim etmektir⁵⁹³.

⁵⁸⁹ COA.MHM.d. No. 39, s. 173.

⁵⁹⁰ Aydın, *age.*, s. 151.

⁵⁹¹ Zorlu, *age.*, s. 105.

⁵⁹² COA.C.BH.48:2289:1.

⁵⁹³ Zorlu, *age.*, s. 58.

Başında, bezcibaşların bulunduğu Bezhanede başlangıçta kırkın üzerinde çalışan vaziyette tezgâh varken bir yüzyıl sonra 1797/1798'de yirmi dört kadarı işler vaziyette tezgâh kalıp toplam tezgâhların yarıya yakını tamire muhtaç hale gelerek hizmet dışı kalmıştır⁵⁹⁴. Ayrıca Bezhanenin üzerindeki örtü işe yaramaz hale gelmiş, odalarda tamir gerekmiş ve çatıdaki kiremitlerin yenisiyle değiştirilmesi icap etmiştir. Hem bunlar hem de hizmet dışı kalan yirmi iki kadar tezgâhın yeniden işler hale getirilmesi için hassa mimarbaşı ağa, burada keşif yapmış ve 1,226 kuruşa tamir işinin yapılacağını bildirmiştir⁵⁹⁵.

Mülkiyeti devletin zilyedi ise mültezimin olan Bezhanenin başında bezcibaşlar bulunmaktaydı. Bezcibaşlar, esasında sözleşme usulüyle Bezhanenin işletme hakkını belli bir ücret karşılığında satın almış olan kimselerdir. Bu kimselerin devletin sahibi olduğu için Bezhaneyi satmaları, kiraya vermeleri ya da çocuklarına miras bırakmaları söz konusu değildir. Bu kimseler iplik, bez, nakliye, bükme, ağartma ve dokuma masraflarını en uygun ücrete yaparak yelken bezi üretmeyi devlete taahhüt etmekte, devlet de bu teklifi uygun görürse işletme ihalesini ilgili kimseye vermekteydi. Bu kişiler sözleşmede belirtilen miktarda bezi, belirtilen ücret üzerinden belirtilen süre içinde teslim etmekle yükümlüydüler. Bezcibaşlık ihalesini alan kişiye bu işin kendisine tevdi edildiği, ne kadar paraya bunu yapacağı, ne kadar bez üreteceği fermanla ilan edilmekte, kendisine de bir hükm-i şerif gönderilmekteydi. Bezcibaşı ve devlet arasında yapılan sözleşme ile devletçe yapılacak ödemeleri gösterir defter ödeme işlemlerinde başvurulmak üzere başmuhasebeye kaydedilmektedir. Tersane-i Amire ve Mahzen-i Sürp dâhil ilgili kişi ve kurumlar başmuhasebenin gönderdiği bir ilmühaber vasıtasıyla bilgilendirilmekte ve durumdan haberdar kılınmaktadır. Devletçe borçlanılan miktarı gösterir tezkire, bezcibaşıya verilmekte o da daha sonra ocaklık tayin edilen gelirin eminine bu tezkireyi ibraz ederek alacağını tahsil etmektedir⁵⁹⁶.

Bezcibaşı sözleşmeyle belirtilen bezi teslim etmediğinde sonraki yıllar için teslim etmediği miktarda bez, onun hesabına zimmet sayılmaktadır. İhale sözleşmesinde belirlenmiş ücretlerin dışında ihaleyi alan kişi teorik olarak daha sonra artan maliyetleri ileri sürerek ek ücret talep edememekteydi. Onun kârı, devamlı müşteri yani pazar imkânını ona sunan devlete sattığı yelken bezlerinden ve Tersane-i Amirenin ihtiyacı bittikten sonra serbest piyasaya sattığı bezlerden gelmekteydi. Yüksek enflasyondan dolayı devlete sattıklarından kâr elde edebilmesi, bezle ilgili maliyet fiyatları sabitlenmiş olduğu için mümkün olmadığından Tersane-i Amirenin bez ihtiyacı da sonu gelmeyen savaşlar yüzünden bir türlü bitmediğinden serbest piyasaya mal satarak kâr etmeleri de çok zordur. Çünkü onların öncelikli işi Tersane-i Amirenin ihtiyacı olan bezi dokuyup teslim etmektir.

Bezcibaşılara yelken bezi ocaklık usulüyle dokutturulmakta ve onlara ücretleri için gümrük, kahve, duhan ya da simkeşhane gelirlerinden bir kısmı tahsis edilmektedir. Bezcibaşıya tıpkı bez üreticilerinde olduğu gibi dokuyacağı bezlerin ücreti bir yıl önceden nakit ve peşin olarak ödenmekteydi. Bu ücretle onlar, bez dokumak için ihtiyaç duydukları ipliği satın almaktaydılar. Onlar alacakları olan parayı kadı huzurunda gümrük, duhan ya da simkeşhane gibi yerlerin eminlerinden aldıktan sonra kendisine irad ve masraf tezkiresi düzenlenmekteydi. Kadının huzurunda emin ya da eminler

⁵⁹⁴ COA.C.İKTS.5:225:2.

⁵⁹⁵ 18.yüzyıl sonları ve 19.yüzyıl başlarında Tersane-i Amirede bez dokunan Bezhanen'in bazı yerleri çürümeye başladığı gibi içinde bulunan kırk dört adet destgahtan yirmi dört tanesi kullanılmaya müsait değildir. Diğerleri ise köhne ve harab bir vaziyettedir. Dönemin bezcibaşısı bunu haber verdiğinde destgâhların tamir edilmesine karar verilmiş ve Mimar Ağa'ya bu iş havale edilmiştir. Mimar Ağa bu işin ifası için halifesini görevlendirmiş, bu halife ise yaptığı keşif ve incelemenin ardından üç bin beş yüz yetmiş dokuz buçuk kuruşluk bir masraf tutarı çıkarmıştır. (bk. C.İKTS.5:225:1.)

⁵⁹⁶ Bezcibaşılara ödenecek ücretin hesaplanması ve ödenmesinde padişah, tersane emini, ocaklık tayin edilen gelirin eminleri, kadılar ve başmuhasebe gibi kişi ve kurumlar önemli bir rol oynamaktaydı. Tersane emini ne kadar bezin bezcibaşı tarafından dokunduğunu bildirmekte, başmuhasebe buna ödenecek ücretin miktarını hesap etmekte ve hazine tezkiresi düzenlemekte, ocaklık eminleri ödemeyi yapmakta ve kadılar ödeme işleminin gerçekleştiğini ilama bağlamaktaydı. Padişah ise çıkardığı fermanlarla bu işi baştan sonra yönlendirmekte ve denetlemektedir. (bk. COA.MAD.d., No. 10388, s. 71.)

önünde: "*bir akçe ve bir habbe alacağım kalmadı*" diyerek ikrarda bulunduktan sonra kendisine bir makbuz verilmekteydi⁵⁹⁷. Şahitler de bu işlemi tastik etmekteydi. Bu ücret kendisine peşin ve nakit olarak ödendikten sonra bezcibaşı, bizzat ya da mübaşir vasıtasıyla Soma, Sirem, Akhisar ve Serez gibi yerlerden iplik temin etme cihetine gitmektedir. Buradan temin ettiği ipliği, Tersane-i Amiredeki Bezhanede çalışan ustalar vasıtasıyla beze dönüştürmektedir. Burada çalışan işçi ve ustaların ücretleri de bezcibaşıya aittir. İşçi ve usta masrafları devletle yaptığı sözleşmenin karşılığında aldığı ücrete dâhildir. Bezcibaşı dokuyacağı miktarı belli bezi, bir yıl içinde dokumak zorundaydı. Günde, ayda ve yılda ne kadar bez dokutacağı devletle yaptığı sözleşmede belirlenmiştir⁵⁹⁸.

Bezcibaşı tarafından bezler dokunduktan sonra bu bezler Mahzen-i Sürp'e teslim edilmekte bunun karşılığında kendisine ne kadar miktar bez teslim ettiği, kime teslim ettiği ve kaç kuruş masraf yaparak bu bezi ürettiği gibi hususları içeren bir mahzen tezkiresi verilmekteydi. İplik satın alma işi bezcibaşı dışında birine Bu istikamette iplikçibaşıya ya da bir muhassıla verilmişse, bu şahıs kendisinden istenen bezi Tersane-i Amire'ye teslim ettiğinde kendisine yine bir makbuz düzenlenmekteydi⁵⁹⁹. Bu makbuzda, teslim etmiş olduğu ipliğin eriş ya da argaç türünden ne kadar ve kaç akçeye ve hangi kazada kimlerden satın alınmış olduğuna dair bilgiler yer almaktadır. 18. yüzyılda iplik temin işinin bezcibaşı dışındaki kişilere de tevdi edilmesi bazen karşılaşılan bir vakaydı. Batı Anadolu'da Karaosmanoğullarından atanan ayân ya da ayânlar buna bir örnektir. Aydın muhassılı Karaosmanzade el-Hac Mehmet Ağa, bu konu bağlamında karşımıza çıkan bu aileden tanınmış birisidir. Ayanlar vasıtasıyla bu tarz iplik temini, mantıklı, pratik ve akılcıdır. Çünkü ayânlar buldukları bölgede güçleriyle temayüz etmiş olduklarından yörelerinde yaşayan insanlar üzerinde belli derecede nüfuz sahibiydiler. Yerli olmaları nedeniyle İstanbul'dan gelen memurlara göre hem bölgeyi daha iyi tanımaktalar hem de halkın güvenini kazanmış olduklarından dolayı halkı daha kolay ikna edebilmekteydiler.

Bezcibaşılardan en mühim masraf kalemlerinden olan iplik için onların doğrudan iplik tüccarlarıyla pazarlık yapabildikleri anlaşılmaktadır. 1710/1711'de Bezhanede dokutturulması ferman olunan yelken bezleri için gerekli olan erişlik pamuk ipliğinin her bir vukiyyesi 75 akçeye ve argaçlık pamuk ipliğinin her bir vukiyyesi 60 sağ akçeye olmak üzere Bezirgân el-Hac Mehmet ile pazarlık yapılmış ve neticede bu bezirgâna 1,102 gurus 7 sağ akçe ödeme yapılmıştır⁶⁰⁰.

Bezcibaşılardan zaman zaman devlete taahhüt ettikleri para ile yelken bezi dokuma işi yapamayacaklarını anladıklarında ek ödeme talep ettikleri ve kendilerine sergi pusulası adıyla bir belge verildiği anlaşılmaktadır⁶⁰¹. Sergi pusulası, hazineden bezcibaşılara yapılacak ödemenin miktarını göstermektedir. Bu tür durumlarda bezcibaşının iddiaları bilirkişiler marifetiyle araştırılmakta eğer haklıysalar talepleri kabul edilerek ek ödeme yapılmakta, şayet haklı değilse talepleri geri çevrilmekteydi. Yüksek fiyat artışları ve paranın değerindeki sürekli aşınma bu taleplerdeki haklılık

⁵⁹⁷ Bezcibaşı Yakup Ağa, kadı huzuruna gelerek dokunmasına memur edildiği yelken bezlerinin iplik, bükme ve dokuma ücretleri için İstanbul gümrüğü malından almaya hak kazandığı ücreti, İstanbul gümrük emini elinden tam olarak teslim aldığına dair beyanda bulunmuş ve bu beyanı kadı tarafından ilam haline getirilmiştir. (bk. COA.C.BH.249:11548:2.)

⁵⁹⁸ Dokumacıbaşı el-Hac Mehmed, donanma kalyonları için her topu on beş zira' ve bin yirmi dirhem olmak üzere her gün kırkar top bezden bir senede on dört bin yüz altmış top yelken bezini dokumayı taahhüt etmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 5034, s. 2.)

⁵⁹⁹ COA.MAD.d. No. 10332, s. 57.

⁶⁰⁰ Bezirgân olan el-Hac Mehmet Efendi ile erişlik pamuk ipliğinin her bir vukiyyesi için 75 akçeye, argaçlık pamuk ipliğinin her bir vukiyyesi içinse 65 sağ akçeye pazarlık yapılmıştır. Ancak bu tüccar 1710/1711'de sekiz yüz almış altı buçuk vukiyye erişlik ve bin yüz yirmi iki vukiyye argaçlık ipliği Bezhaneye teslim etmiş ve kendisine 1102 buçuk kuruşluk alacak hakkı için mahzen tezkiresi verilmiştir. Bu örnek, yelken bezi teslimatında olduğu gibi iplik temininde de parça parça teslimatın yaygın bir uygulama olduğunu göstermektedir. (bk. COA.MAD.d. No. 2485, s. 79.)

⁶⁰¹ COA.C.BH.51:2411:2.

payını ortaya koymaktaysa da bu konuda yapılan birçok talebin devletçe statükocu davranılarak geri çevirildiği de vakidir.

5.5.2.2. Doğrudan Bez Üreticilerinden Temin

Devletin, bezcibaşları ve Bezhaneyi aradan çıkararak doğrudan doğruya vergi yükümlüsü olan taşradaki bez üreticilerinden yelken bezi satın aldığı görülmektedir. Kural olarak şayet devletin kendi Bezhanesinde talebi karşılayacak miktarda bez varsa yelken bezi buradan karşılanmaktadır. Ancak burada yeterli miktarda bez yoksa tüccar ya da üreticiden satın almak cihetine gidilmekte ve bu iş için de bezcibaşı görevlendirilmektedir⁶⁰². Gerektiği takdirde yeterli miktarda bez, kaptan paşa ve tersane kethüdasının bilgisi dâhilinde tersane emînleri tarafından satın alınıp liman reisi tarafından diktirilmekteydi. Donanmanın yelken bezine ihtiyacı olması halinde bunu sadece kaptan paşa ve tersane emîni değil aynı zamanda liman reisi de bildirmekteydi. Ancak liman reisi, doğrudan doğruya Divan-ı Hümâyün'a başvurabilse de asıl yetki tersane emîninin elindeydi. 18. yüzyılda, Divan-ı Hümâyün'a konu bağlamında yapılan başvuru en çok tersane emîni tarafından yapılmıştır. Lakin doğrudan avarız yükümlüsü bez üreticilerinden bez satın alınacağı zaman tersane emîni tarafından daha çok mübaşir görevlendirildiği görülmektedir. Yelken bezi satın alınacaksa, tersane emîninin bu iş için padişahın yazılı bir ferman ya da buyurultu alması gerekmekteydi. Padişah iradesi yelken bezi satın alınmasının kurucu unsurunu teşkil etmekteydi.

Anlaşılabileceği üzere üreticilerin, bez üretimini kendi ailevi ya da kişisel ihtiyaçları yanında bir kamusal yükümlülük olarak da gerçekleştirdikleri görülmektedir. Bu meyanda Boğazhisarı ve havalisinde yaşayan bez üreticileri üç bin top mayistra ve üç bin top alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezini her sene dokuyup mübaşire teslim etmekle yükümlüydüler. Böylesi bir yükümlülük Kocaeli yöresinde yaşayan ve kereste kesme işiyle meşgul insanlar için de geçerlidir. Onlar da miktarı belli standart bir ücret üzerinden keresteleri kesip iskelelere nakletmekteydiler. Bu uygulama kereste temini işinde avarız vergisinin bir türü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Mübaşir görev yerine gideceği zaman kendisine yardımcı olunması hususunda kadı, naibler, kethüda yerleri, iskele emînleri, yeniçeri serdarları ve iş erleri ile ayân-ı vilayete hitaben yazılmış elinde hükm-i şerifle gitmektedir. Mübaşir, Boğazhisarı'nda gelecek sene dokunup teslim olunacak bezlerin ücretini sahiplerine bir yıl önceden nakit ve peşin olarak teslim etmekte, ücreti geçen sene ödenmiş bezleri ise toplanmaktaydı. 1719/1720 tarihli bir belgede geçen: ". . . Tersâne-i Âmire'mden numuneleri virilüb Boğazhisarları'na irsâl ve ashâbları yedlerinde mevcutları ahz u kabz. . . " ibaresi devletin bu konuda üreticiyi, talep ettiği bezin standardı konusunda daha önceden bilgilendirdiğini göstermektedir⁶⁰³. Bez üreticileri teorik düzeyde kendilerine sunulan bu numunenin sahip olduğu standardın altında yelken bezi dokuyamazlardı. Dokurlarsa bu bezler kabul edilmemekte ve kendilerine iade edilmektedir. Başka bir belgede geçen: ". . . işbu emr-i âlişanım vusûlünde başmuhasebeden ihraç ve irsal olunan memhur ve mümzi sûret defterde tahrir ve takdim olduğu üzere. . . " ibaresi mübaşire, başmuhasebeden toplayacağı bezleri kimden ne kadar toplayacağını gösterir bir defterin verildiğini de göstermektedir⁶⁰⁴.

Devlet toplayacağı bezin ücretini belirtildiği üzere bir sene önceden peşin olarak ödemekteydi. Bu ücreti ödeyen mübaşirin görevi bir sene öncesinden zaten satın alınmış bu bezleri toplamak, gelecek yıl toplanacak bezlerin ücretini dağıtmak, toplanan bezleri

⁶⁰²Ani ihtiyaçlar dolayısıyla yeni inşa edilen donanma gemilerinin donatımında yelken bezine duyulan ihtiyaç artmaktaydı. Örneğin 1767/1768'de Tersane-i Amirede inşa edilen iki adet kalyonun donatımı sırasında ocaklık yoluyla temin edilmek üzere otuz bin zira'a yelken bezine ihtiyaç duyulmuştur. Ayrıca donatılması gereken dokuz adet kalyonun da yelken bezlerinin eksik olduğu anlaşılınca yirmi bin zira'a yelken bezinin dokutularak Mahzen-i Sürp'e teslim edilmesinin sağlanmasına karar verilmiştir. Buna göre yelken bezleri, bez üreticilerinden narh fiyatı üzerinden satın alınacak, yelken bezlerinin ağırlıkları tam olacak, ipliğine özen gösterilecek, bezler kaba olmayacak ve sağ iplikten dokunmuş olacaktır. (bk.CO.A.C.BH.8:366:2.)

⁶⁰³ COA.MAD.d. No. 10326, s. 55.

⁶⁰⁴ COA.MAD.d. No. 10390, s. 72.

nakletmek ve Mahzen-i Sürp'e teslim etmektir⁶⁰⁵. Mübaşir toplamış olduğu yelken bezlerini istisnaları olsa da kaide olarak ve çoğunlukla gemiler vasıtasıyla Tersane-i Amire'ye ulaştırmaktaydı. Bunun sebebi hava koşulları ve korsan saldırısı gibi bazı riskleri olsa da gemiyle nakliyatın karadakinine göre daha ekonomik ve güvenli olmasıdır.

Devlet, seçici bir tavırla kamu yararını gözeterek ve piyasa araştırması da yaptırarak en iyi ücrete en iyi bezi dokutmaya gayret göstermekteydi. Ürün konusunda oldukça seçici davranan devletin üretici açısından mevcudu korumak yönünde bir tavır takınmış görünse bile kendi çıkarları açısından burada rasyonel bir müşteri gibi hareket etmeye çalıştığı anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda Kastamonu maliye memuru Selim Paşa'ya yazılan bir yazıda donanma gemileri için yelken bezi satın alınması gerektiği ve alınacak bezin bir numunesinin gönderildiği yazılmaktaydı. Kaptanıderya, gönderilen bu numunenin daha önce üç ambarlı gemilerin yelkenlerine uygun olmadığı için iki kat kalınlığında dokunması gerektiğini söylemiştir. Kastamonu ve havalisinde bu iki katlı bezin üretilmesinin mümkün olup olmadığı, ne kadar bez dokutulabileceği, kaç paraya dokutulabileceği gibi hususların bilirkişiler yardımıyla etraflıca araştırılması emredilmiştir⁶⁰⁶.

Pamuk ipliği satın alınacağı zaman da mübaşir ya da bu işe memur edilen kimseye bir numune verilmekte ve bu numuneye göre satın alma işlemini gerçekleştirmesi emredilmektedir. 1801/1802'de hassa çuhadarı es-Seyyid Ebu Bekir, padişaha yazdığı arzuhalinde beyaz bez satın almaya memur edildiğini, Karaosmanzade Ömer Ağa'dan 20,000 kuruş iplik ücretini alıp, iplik satın almaya başladığını ancak bulunduğu yerde beyaz bez numunesi olmadığı için vesvesede kaldığını bildirmekteydi. Adı geçen ilgili görevli, iki top beyaz bezi İstanbul'a gönderdiğini ve bunlardan uygun bulunan bezin damgalanıp kendisine gönderilmesini padişahın niyaz etmekteydi⁶⁰⁷.

Boğazhisarları ve Gelibolu'dan yelken bezi temin edileceği zaman tersane emini, yeri, miktarı ve cinsi belli yelken bezlerini satın almak için atadığı mübaşir⁶⁰⁸ vasıtasıyla en iyi fiyatı bulmayı amaçlayan bir piyasa araştırması yaptırmaktaydı. Bunun için öncelikle alım yapılacak yerin bezci esnafıyla görüşülerek rayiç fiyat bulunmaktaydı. Rayiç fiyat, piyasa fiyatı dikkate alınarak belirlense bile piyasa fiyatı değildir. Çoğunlukla piyasa fiyatının altında bir fiyattır. Bu fiyat devletin bez üreticisiyle asgari düzeyde uzlaştığı bir fiyattır. Bu fiyat üretici açısından maliyetleri ancak karşılamaya yeten ve ham madde fiyatları düşük seyrederse en az kârı bırakan fiyattır. Devlet içinse en az maliyetli fiyattır. Bir sene sonrasında alınacak ürünün ücreti bir yıl öncesinden verildiğinden bu fiyat, "*fiyat-ı sabık*" idi⁶⁰⁹. Bu fiyatın altında alım yapmak eksik ya da hileli üretime neden olması nedeniyle donanmanın zararına yol açacağından pek arzu edilmemekteydi. Rayiç fiyatın üstünde alım yapmak ise daha fazla kamu kaynağının bu işe seferber edilmesine yol açacağından yine arzu edilmemekteydi. 10 Şubat 1802 tarihli bir yazıda padişah, tersane eminine Boğazhisarı ve havalisinden satın alınan bez için fiyat rayicinin araştırılmasını emretmiştir. Tersane emini ise kalyonlar için gerekli bezin satın alınması için bir bez tüccarını getirtip

⁶⁰⁵ Boğazhisarı kadılarına, kethüdarlarına, Yeniçeri serdarlarına, iskele eminlerine, vilayet âyanına ve iş erlerine hitaben gönderilen bir hükümde, kalyon mühimmatı arasında yer alan yelken bezlerinin mübaşir vasıtasıyla toplatılması, mübaşir eliyle bez ücretlerinin bez sahiplerine nakit olarak ödenmesi ve toplanan bezlerin İstanbul'a nakledilerek Tersane-i Âmire içinde bulunan Mahzen-i Sürpe teslim ettirilmesinin sağlanması emredilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10350, s. 61.)

⁶⁰⁶ COA.C.BH.206:9650:1.

⁶⁰⁷ COA.C.BH.104:5039:1.

⁶⁰⁸ Tersâne-i Âmire Emini Nazif Efendi'ye gönderilen bir hükümde, ondan özel mübaşirler tâyin etmesi ve bu mübaşirler vasıtasıyla sütun, seren, kereste, yelken bezi, zift, katran ve reçinenin tedarik edilerek İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir. (Bkz. COA.AE.SABH.I.178:11835:1.)

⁶⁰⁹ Eski fiyat ile satın alınan sadece yelken bezi değildir. Kereste de bu fiyat üzerinden satın alınmaktaydı. Örneğin donanma ihtiyaçları için beş yüz aded büyük lata kerestesi ile bin aded koğuş çamlarının kesilip nakledilmesi söz konusu olduğunda lata kerestelerinin her biri için üç yüz kırk para ve koğuş çamlarının her biri için iki yüz kırk para ücret, Tersane-i Amire hazinesinden ödenmiştir. (bk. COA.C.BH.4:155:2.)

sorgulattığını, rayiç fiyatın eskisinden fazla olduğunu, devlet çıkarına en uygun çözümün eski fiyatlarla satın almak olduğunu söylemiştir⁶¹⁰.

Satın alınan bezler ile bunlara ödenen ücretler konusunda denetime el verir biçimde sıkı bir kayıt sistemi oluşturulmuştur. Tersane-i Amire'ye ait ruznamçe defterine, Kurşunlu Mahzene satın alınan ya da buradan çıkarılarak harcanan malzemeler ile bunlara ödenen ücretler günlük olarak yazılmaktaydı. Bu meyanda 1753/1754'de yüz altmış zira' Akhisar bezi satın alınmıştır ve bu alım tersane ruznamçesine yazılmıştır⁶¹¹. Mahzen-i Sürpün kâtip defterine hangi tarihte hangi eşyanın ne kadar miktarda mahzene teslim olunduğu kaydedilmektedir⁶¹². Mahzen kâtip defterinin bir nüshası başmuhasebeye de kaydolunub ibra işlemleri ya da anlaşmazlık halinde kullanılmak üzere burada saklanmaktaydı. Tersane emînlerinin aylık olarak yaptıkları masrafı gösterir icmal defterinde yelken bezi için yapılan masraf gözükmekte, Kurşunlu Mahzen için yapılan masraf için çıkarılmış olan ferman ve liman reisi tezkiresi ile eski tersane emînlerinin görülen aylık hesapları, başmuhasebede birbiriyle karşılaştırılır ve eğer harcamalar birbirini tutuyorsa ibra için padişaha arz olunmaktaydı⁶¹³.

Tersane masraflarının artması 18. yüzyılda devlet aklını rahatsız etmiş olacak ki bu konuda yeni bir düzenlemeye gitmek lüzumu hissedilmiştir. Buna göre Tersane-i Amire'yle ilgili kalyon ve diğer gemilerin inşasında ya da tamirinde eksik ya da fazla bir masraf ortaya çıkarsa bunu tersane emini arz edecek, bunun üzerine liman reisi, liman kâtipi, tersane kethüdası, kalyonlar mimarı ve devletçe atanacak bir mübaşir vasıtasıyla keşif yaptırılacak ve buna göre ferman yayımlanacaktır. Eğer yapılan masraf haklı ancak yetersizse masrafın ücreti, ilgili gelirin emini tarafından verilecek, yapılan masraf başmuhasebedeki suretleriyle karşılaştırılarak görevlilerin zimmetleri görülecek, satın alınan eşyanın ocaklığı başmuhasebedeki hangi kalemden ise "*teslim-i mahzen oluna*" kaydı düşülecek, mahzende ise buradan kendisine teslim tezkiresi verilecektir. Bu tezkire sahibinin, daha önce başmuhasebeye geldiğinde kendisine verilen suret ile bu tezkire karşılaştırılacak ve "*defterdarlıktan temessük virüle*" kaydı düşülecektir. Ayrıca ocaklık gelirinin kalemi tarafından kendisine mühürlü teslim senedi verilecek ve buna göre ilgili kişi ücreti tahsil edecektir. Mühürlü teslim senedi yok ise mahzen tezkirelerine asla itibar olunmayacaktır.

Aynı şekilde, İstanbul dışına kalyon göndermek gerektiğinde bu kalyona ne miktar mühimmat gerekiyorsa cins ve miktarıyla liman reisi tarafından veznedilip defter haline getirilmesi sağlandıktan sonra padişaha arz edilmesi kararlaştırılmıştır. Mühimmat durumu anlaşıldıktan sonra mühimmatın verilmesi için fermân-ı âli çıkarıldığı zaman ise bu mühimmat kendisine verilecektir. Kalyon dışarıdan İstanbul'a geldiği zaman ise yoklanarak mühimmatı daha önce verilen mühimmat ile karşılaştırılarak eksik varsa tespit edilecek fazla varsa mahzene teslim edilecek ve

⁶¹⁰ COA.C.BH.203:9499:1.

⁶¹¹ Tersane ruznamçesinde satın alınan malzemenin adı, malzemenin her bir vukiyyesine ne kadar ücret ödendiği, ne kadar malzeme alındığı ve hangi tarihte malzemelerin satın alınmış olduğu ayrıntılı biçimde yazılmaktaydı. Örneğin 1754/1755 tarihli ve mühürlü bir tersane ruznamçesine göre bir yıl önce şaban ayında üç yüz vukiyye, Soma bezi ve zilkade ayında dokuz yüz altmış vukiyye Akhisar bezi satın alınmıştır. 1754/1755 yılında bu bezlerin yanı sıra her bir topu 100 akçeden bin sekiz yüz vukiyye Bezhane bezi temin edilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 1085, s. 6.)

⁶¹² COA.MAD.d. No. 4875, s. 25.

⁶¹³ Tersane emînlerinin aylık olarak hesaplarının görüldüğüne dair 1750/1751 tarihli bir örnek vardır. Bu örnekte ilgili senenin cemaziyelahir ayının başından bu ayın sonuna kadar Tersâne-i Âmire Emîni Rakım el-Hac Mehmet Efendi'nin yapmış olduğu harcamalar ayrıntılı olarak defter haline getirilmiştir. Buna göre adı geçen tersane emini, donanma kalyonları için satın alınan ham kendir, yelken bezi, çeşitli türlerden çiviler, kereste, tersane zindanı için lazım olan buğday, kalyon inşasında çalışan marangozlar, burgucular, kalafatçılar ve çeşitli ameleler için yirmi üç yük 15.938 akçe sarf etmiş ancak bazı malzemelerin fiyatlarındaki artış dolayısıyla bu rakam yirmi altı yük 041 kuruşa ulaşmıştır. Liman reisinin tezkiresi ile başmuhasebe kayıtları karşılaştırılmış ve bunların birbiriyle uyumlu oldukları görülmüştür. Bu durum onun yapmış olduğu harcamalar konusunda ibra olmuş olduğunu göstermekteydi. (COA.MAD.d. No. 1767, s. 59.)

bunlar emin ya da kaptanların zimmeti görülürken göz önünde bulundurulacaktır⁶¹⁴. Senetsiz biçimde tersane ruznamçesine az ya da çok malzeme yazılırsa başlangıçta her gün için hatt-ı hümayun çekilmesi kararlaştırılmıştır. Lakin tersane işlerinin niteliği ve bu işlerin devlet açısından arz ettiği önem göz önünde bulundurulacak az ya da çok masrafların sürekli artış göstermesi karşısında bunların her gün telhis haline getirilmesi ve her gün fermân-ı âli çıkarılmasının zorluğu ortaya çıkınca bu durumun tersane işlerinde gecikme ve tatile sebep olma ihtimali de düşünülerek tersane ricaliyle bu işlerin görülmesi kararlaştırılmıştır. Buna göre tersane emini olanlar bu konularda hüküm verme yetkisine sahip kılınacak, masraflar neye ulaşırsa ulaşınsın müfredat defteri haline getirilerek padişaha arz edilecektir. İşin özü bu uygulama ile daha önceki sıkı denetim aynen korunmuştur. Çünkü tersane emini, kalyonların ya da diğer gemilerin tamiri icap ederse yine eskisi gibi bir ferman gönderilmesinden sonra bu işe başlayabilecektir. Her sene sefere çıkacak miri kalyonlar kaç adet ise arz olunduktan sonra bu işe başlanmasını takiben tüm masraflar ne kadara ulaşırsa ulaşınsın tekidli defter ile devlete arz olunacaktır. Bu hususa riayet edilmesi için bu düzenlemenin bir sureti tersane ruznamçesine, bir sureti Mahzen-i Sürp'e bir sureti de Mahzen-i Cub'a verilmiştir⁶¹⁵.

Bezci esnafı tarafından dokunacak bezler söz konusu olduğunda onların kullanacakları iplik için devlet tarafından kendilerine ayrıca bir iplik ücreti ödenmemekteydi. Top başına ödenecek ücret kanunla belirlenmiş olduğundan o mübaşir tarafından onlara peşin ve nakit olarak ödenen ücretin içinde iplik ücreti de bulunmaktadır. Ancak iplik fiyatlarındaki piyasa kaynaklı beklenmedik artışlar ipliğin masrafını yükseltince bezci esnafı kendisinden talep edilen bez toplarını eksiksiz olarak dokuyamamış ve bu durumda bazen eksik teslimat yapmak zorunda kalmıştır. Bu durumda tersane emini tarafından özel mübaşir atanarak eksik kalan miktarın tamamlanması cihetine gidilmekteydi. 1732/1733'de Boğazhisarları'ndan yedi bin beş yüz top bez dokunması talep edildiği halde bez esnafı dört bin beş yüz top bez teslim edebilmiştir. Bunun üzerine tersane emini tarafından bir kişi özel mübaşir olarak tayin edilerek numuneye uygun biçimde eksik kalan miktarın tamamlanması için emr-i şerif çıkarılmıştır⁶¹⁶.

Devletin yelken bezi temininde elini sıkı tuttuğu anlaşılmaktadır. Düşman gemilerinden ganimet olarak alınan yelken bezleri ve kazaya uğrayan gemilerin yelken bezleri yeniden değerlendirilmek üzere Mahzen-i Sürp'e kaldırılmaktaydı. Bu meyanda denizlerde savaş yoluyla korsanlardan ele geçirilen yelkenlerin Mahzen-i Sürp'e gönderildiği ve buradan gemilerin teçhizi için ya da diğer yerlerde değerlendirildiği görülmektedir. Bu durumda ele geçirilen geminin ganimet olan mühimmatı, defter haline getirilerek kaptan tarafından mühürlenir ve mühimmat teslim edildikten sonra defter başmuhasebeye kaydolunarak liman tarafına ilmühaber verilmesini tersane emini talep ederdi. 1754/1755'de düşmandan ele geçirilen üç adet şehtiye gemisindeki on adet köhne yelken Mahzen-i Sürp'e teslim olunmuştur⁶¹⁷. Ganimet türünden böyle yelken

⁶¹⁴ Buna göre bir kalyon İstanbul dışına çıkmak üzere Beşiktaş önüne geldiğinde içinde bulunan mühimmat yoklanarak yazılı halde defter haline getirilecek ve ardından bu kalyon görevli olduğu seferine çıkabilecektir. Kalyon, sefer bitip döndüğü zaman ise yeniden yoklanacak, giderken sahip olduğu mühimmattan ne kadarının mevcut veya yok olmuş olduğu defter haline getirilerek devlete arz edilecektir. Önceki yüzyıllarda örneğine pek rastlanmayan bu uygulamanın nedeni, kalyonların sahip olduğu mühimmatın gemi mürettebatı tarafından keyfi olarak harcanması, satılması ya da kullanılmasının önüne geçmektir. (bk. COA.MAD.d. No. 3925, s. 36.)

⁶¹⁵ COA.MAD.d. No. 3925, s. 36.

⁶¹⁶ Tersane-i Amirede bağlı bulunan ve denize indirilecek donanma kalyonları ve diğer gemiler için gerekli olan mayistra ve albortalık yelken bezlerinin Boğazhisarlarında dokutturulması lazım geldiğinde 1732/1733 tarihinde Tersane-i Amire Emni Süleyman, tarafından özel mübaşir tayin edilmiş ve kendisine toplanacak olan yelken bezlerinin örnekleri verilmiştir. Ondan, dokutturulacak bezlerin ücretini bez üreticilerine nakit ve peşin olarak ödemesi, daha önce dokunan bezleri toplayarak gemiler vasıtasıyla İstanbul'a nakletmesi istenmiştir. (bk.COA.MAD.d. No. 10326, s. 55.)

⁶¹⁷ COA.MAD.d. No. 10357, s. 54.

bezlerinin Boğazhisarları'ndaki üreticiler ve Bezhanenin üretim miktarı düşünüldüğünde çok küçük bir miktar teşkil ettiği anlaşılmaktadır.

Kazaya uğrayan gemilerin mühimmatı ve bu mühimmat içinde yer alan yelken bezleri de geride bırakılmamaktaydı. Sağlam ve kullanılabilir durumda olan bezler, taşra ve İstanbul'da bulunan kamu görevlileri tarafından Tersane-i Amire'ye ulaştırılmaktaydı. 1773/1774'de Özi donanmasından olan ve el-Hac Ali Kaptan'ın yönettiği bir pargandi gemisi Hızır Deresi denen yerde kaza yaptığı zaman bu geminin mühimmatının Tersane-i Amire'ye gönderilmesi emredilmiştir⁶¹⁸. Eğer bu malzemelerin Tersane-i Amire'ye ulaştırılması masrafları yüzünden nakil işi yararsız hale gelmekteyse o takdirde mahallinde taliplileri arasında satışa çıkarılmakta ve elde edilen gelir İstanbul'a gönderilmekteydi. Bunun için çoğunlukla İstanbul'dan bir mübaşir gönderilmekteydi⁶¹⁹.

Aslında bu uygulama önceki dönemlerde de var olan ve sadece kalyonlar için değil kadirge dâhil donanmanın diğer gemileri için de var olan bir uygulamaydı. 1660/1661'de Erikli kadısına yazılan bir hükmünden anlaşıldığı kadarıyla kaza sonucu batan iki parça kadirganın malzemeleri yağmalanınca bu işe bakan mahalli idareciler çivi, urgan, yelken vesair malzemeler için ahalinin keçi, öküz ve ineklerini sattırarak onlardan 20,500 akçe suç bedeli tahsil etmişlerdir. Bu idarecileri bu konuda duyarlı kılan devletin bu konudaki kamu mallarını sahiplenici politikasıdır. Mahalli idareciler bu konuda halkı canlarından bezdirecek şekilde baskı oluşturunca onlara Tersane-i Amireden gönderilecek mübaşiri beklemeleri emredilmiştir⁶²⁰. Erikli kadısından bu kadirgalara ait kereste, sopalar ve sarımlı zincileri gasp edenlerden geri alıp mühürlü defter haline getirmesi ve mübaşire teslim etmesi istenmiştir⁶²¹.

Tersane-i Amire'ye yelken bezinin toplanması ve buradan yelken bezinin çıkışı ve dağıtımı iyi işleyen bir sistemin sınırları içinde gerçekleşmekte ve denetlenmekteydi. Üretici, mübaşir, bezcibaşı, kaptan paşa, tersane emini dâhil herkesin yetki ve sorumlulukları fermanlarla ayrıntılı biçimde tanımlanmıştır. İşlemin yerine getirilmesinde hukuki olarak ferman ve hükm-i şeriflerin sıkça kullanılmakta oluşu devletin bu işe verdiği önemi göstermesi açısından önem taşımaktadır. Kurgulanan mevcut sistemin şeffaf, yasal, doğru, yaptırım içeren, hızlı işleyen ve denetlenebilir özellikte olmasına özen gösterilmiştir. Bu ise sebepsiz değildir. Çünkü her şeyin açık şekilde kanunlarla belirli kılındığı bir sistemde keyfiliğe, tesadüfe ve şansa yer yoktur. Böylesi bir sistemde iş ve işlemler, ciddiyet, istikrar ve disiplin üzerinden sürerek beklenen neticenin elde edilmesini mümkün hale gelmektedir. İşin özü, devlet kendi varoluşuyla ilgili bu konuyu tesadüf, şans ya kişilerin keyfi tutumlarına bırakmak istememiştir.

Acil durumların gerekli kıldığı hallerde tersane emini tarafından doğrudan doğruya İstanbul'daki tüccardan pazarlık yoluyla yelken bezi satın alındığı durumlara da rastlanmaktaydı. Bu acil durumların başında savaş ve sefer hali gelmekteydi. Bu usulde kaptanıderyanın talep ettiği bez miktarı, tüccardan piyasa rayicine göre karşılanmaktaydı. 1783/1784'te Tersane Emini Sırrı Selim Efendi vasıtasıyla İstanbul'daki bezci esnafından yirmi bin sekiz yüz zira' Boğaz bezi satın alınmıştır⁶²². Boğazhisarı'nda yaşayan bezci esnafından bu miktar bezin karşılanamamasının nedeni, onların bezi teslim edecekleri tarihin ve miktarın kanunla tayin edilmiş olmasıydı. Bu süreden daha önce bezi talep etmek sistemin işleyişindeki istikrarı bozup üretici ve devlet arasındaki güveni sarsacağından başvuru bir uygulama değildir. Devlet tarafından yasanın katılığını aşmak için başvuru bu usul tüccar açısından caziptir. Çünkü rayiç fiyat yerine piyasa fiyatı üzerinden elindeki malı satabilmektedir. Oysa Boğazhisarı ve havalisindeki bez üreticisi için ürünün fiyatının piyasa fiyatıyla güncelleme şansı yoktur. Buradaki üreticiler, piyasaya hâkim olan istikrarsızlık ortamında bir sene sonrasının fiyatını öngöremediklerinden dolayı üretim maliyetlerindeki artış nedeniyle zararına bez üretmek zorunda kalmaktaydı.

⁶¹⁸ COA.MAD.d. No. 10391, s. 85.

⁶¹⁹ COA.MAD.d. No. 10398, s. 76.

⁶²⁰ COA.MHM.d. No. 88, s. 16.

⁶²¹ COA.MHM.d. No. 94, s. 8.

⁶²² COA.MAD.d. No. 4375, s. 79.

Acil durumlarda hep İstanbul'dan değil fakat bazen de İstanbul dışında yaşayan ve doğrudan bu işle uğraşan kişilerle pazarlık yapılmak suretiyle gerek duyulan yelken bezi dokutturulur ya da satın alınmaktaydı. 1702/1703 yılında Boğazhisarı kadısına gönderilen bir hükümde Hacı Mustafa, Hacı Mehmet, Tabaklı Hacı Mehmet ve Abdi isimli kişiler eliyle her bir topları bin, sekiz yüz elli ve altı yüz dirhemden yelken bezlerinin dokutturulması istenmiştir⁶²³. İstanbul dışından bu ürünün temin edilmesinin nedeni buraların üretim bölgelerine yakın olması ve bu sebeple bezin İstanbul'a göre fiyat avantajına sahip olmasıdır.

Boğazhisarı ve havalisinden satın alınan bezler ile Bezhane'de dokunan bezler Mahzen-i Sürp vasıtasıyla İstanbul dışındaki Sinop, Rodos, Midilli, Samsun, Rusçuk ve Özi gibi diğer tersanelerde inşa edilen gemilere gönderilmektedir. Yelken bezi temin sistemini bir vücuda benzetirsek Bezhane ve Boğazhisarları vücudun atardamar ve toplardamarlarıydı. Bu damarlar vasıtasıyla vücudun doku ve organları hayat bulmakta vücut gelişip büyümektedir. Bezlerin birden fazla yerde depolanmasındansa tek bir yerde depolanması dağıtımda çok başlılığı ortadan kaldırmakta, denetimi kolaylaştırarak suistimali en az indirmekte, bezleri daha iyi koşullarda muhafaza etmek imkânı sağlamakta ayrıca düzen ve intizamı daha kolay sağlamayı mümkün hale getirmekteydi. 1702/1703'te Karadeniz donanmasına komutan olan Mehmet Paşa'nın idaresindeki dokuz adet, bey firkatesinin ihtiyacı olan mühimmatlar arasında bulunan yelkenler Tersane-i Amireden gönderilmiştir⁶²⁴. Başka bir tarihte 1741/1742'de Sinop'ta inşa olunan bir adet tonbaz gemisi için bir adet mayistra, bir adet büyük ve küçük gabya yelkeni, bir adet trinkete, bir adet civadıra, bir adet mizana ve bir adet kontra mizana ve kırk sekiz top sandal yelkeni yine Tersane-i Amireden gönderilmiştir⁶²⁵. Trablusgarb, Cezayir⁶²⁶ ve Tunus'a⁶²⁷ dahi Tersane-i Amireden yelken bezi gönderilmekteydi⁶²⁸.

Karadeniz'e donanmanın yaptığı seferlerde yer alan Garb Ocaklarına ait gemiler, Tersane-i Amire'ye geldiklerinde burada teçhiz ve tamir olabilmekteydiler. 1774/1775'de Garb Ocakları'na ait gemiler Tersane-i Amire'ye geldiğinde Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa tarafından bunların burada teçhiz edilmeleri emredilmiştir⁶²⁹. Bu gemilerin teçhizi için gerek duyulan malzeme Tersane-i Amirede mevcutsa buradan, burada yoksa taşradan satın alınmak yoluyla kaşılacaktır. Tersane-i Amireden diğer yerlere gönderilen yelkenler kime teslim edilmişse usul üzere ona teslim edilen malzemeleri içeren bir müfredat defteri verilmekteydi. Bu defterin bir sureti alacağın tahsili ve ibra gibi diğer işlemlerde kullanılmak üzere başmuhasebede saklanmaktaydı. Tersane-i Amireden gönderilen malzemeler yeterli olmaz da taşrada gemi inşa eden kaptanlar bu malzemeleri satın almak zorunda kalırlarsa satın aldıkları malzemeleri ve yaptıkları masrafları defter edip Tersane-i Amire'ye göndermekte, bu defterler buradan başmuhasebeye intikal ettirilmekte daha sonra yapılan inceleme sonucunda bu

⁶²³ COA.MAD.d. No. 5362, s. 32.

⁶²⁴ COA.MAD.d. No. 7915, s. 106.

⁶²⁵ COA.MAD.d. No. 3864, s. 59.

⁶²⁶ Cezayir tarafından İstanbul'a gönderilen defter gereğince 21 Şubat 1755 tarihinde beş yüz top Boğaz bezinin Tersane-i Amire tarafından gönderilmesine karar verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10357, s. 49.)

⁶²⁷ Tunus ahali, düşman gemileriyle mücadele etmek için kendilerine kalyonlar ve toplar lazım olunca bunu bir dilekçeyle padişaha arz etmişler ve neticede Karadeniz'de bulunan Sal-ı Bahri isimli bir karavelenin buraya gönderilmesine karar verilmiştir. Karavelenin ihtiyacı olan top ve diğer mühimmat ise Tophane, Cebehane ve Tersâne-i Âmire tarafından karşılanacaktır. (bk. COA.MAD.d. No. 10344, s. 51.)

⁶²⁸ Trablusgarb Ocağı'na 14 Eylül 1758 tarihinde yedi yüz kantar tel ile bin beş yüz top yelken bezinin verilmesi kararlaştırılmıştır. Tunus, Trablusgarb ve Cezayir olarak isimlendirilen Garb Ocakları, Osmanlı Devleti'nin gerek İspanya ile ve gerekse de diğer hasım devletlerle mücadelesinde mühim bir yer tutmaktaydı. Buraya ait korsan gemileri Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetinin sürmesinde rol oynamaktaydı. Üstelik Garb Ocaklarına ait savaş gemilerinden kurulu filo, Osmanlı donanmasını oluşturan filolardan birisiydi. (bk. COA.MAD.d. No. 10365, s. 49.)

⁶²⁹ COA.MAD.d. No. 10392, s. 49.

harcama ve yapılan masraflar uygun bulunursa kaptanlara talep etmiş oldukları ücret ödenmekteydi. 1712/1713'te böyle olmuştur⁶³⁰.

Tersane-i Amireden diğer tersanelere gönderilecek yelken bezleri, deniz ya da nehir gibi su yolları varsa buralar vasıtasıyla gönderilmekte bunlar yoksa karadan arabalar ya da develer ve katırlar gibi hayvanlarla gönderilmekteydi. Deniz ya da nehir yoluyla taşımacılık daha ekonomik ve güvenliydi. Silistre, Varna, Rusçuk ve Vidin gibi şehirlerde inşa edilen gemiler için malzemeler Tuna Nehri vasıtasıyla gönderilebilmekteydi. İstanbul'dan malzemeler genelde gemilerle Tuna Nehri kıyısındaki Varna, Rusçuk, Silistre ve Belgrad gibi şehir veya kazalara taşınmakta, buradan da insan ve hayvan kafileleri vasıtasıyla asıl gitmesi gereken yerlere gönderilmekteydi. 1738/1739'te Rusçuk'ta kışlamakta olan yetmiş adet firkate ve kancabaş için gerekli olan mühimmat arasında bulunan bin top bez, İstanbul'dan gemilerle Silistre İskelesi'ne taşınmış oradan da arabalar ile Rusçuk İskelesi'ne götürülerek Tuna Nehri donanmasının kaptanı olan Ahmet Paşa'ya teslim edilmiştir⁶³¹. Bundan başka tersanelerden birinde inşa edilen gemilerin Haliç'e gelerek burada tamamlanması da gemi donatımında bazen karşılaşılan bir durumdur. Bu istikamette Kastamonu Sancağı'nda Gideros sahilinde inşa edilmekte olan 23,1 metre uzunluğundaki keresteden mamul bir geminin, omurgalarıyla istiralyaları ve kaplaması tamamlanarak lombar ağızları yapıldıktan sonra denize indirilip Tersane-i Amire'ye gönderilmesi bildirilmiştir⁶³². Bu geminin geri kalan kısımlarının Tersane-i Amirede tamamlanması gerekmekteydi. Benzer şekilde 29 Temmuz 1761'de Varna kadısına yazılan bir hükümde, Tuna Nehri'nde kullanılacak üstü açık gemiler için ihtiyaç duyulan iki bin yedi yüz elli altı top yelkenlik bezin tersane çavuşlarından birisi ile Varna İskelesi'ne gönderildiği bildirilmiştir⁶³³. Bu çavuşun taşımış olduğu bezin değil ama onun yapmış olduğu nakliye ücretinin Varna Gümrüğü malından ödenmesi emredilmiştir. Çünkü bezlerin ücreti, bezler daha toplanmadan bir sene evvel sahiplerine ödenmiştir. 1768/1769 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla kaptanıderya, hiyerarşik olarak kendisinin altı konumunda bulunan tersane eminine mektup göndererek ihtiyacı olan yelken bezlerini talep edebilmektedir. Ast-üst ilişkilerinin geçerli olduğu böylesi bir sistemde, yetkileri yönünden özerk ve bağımsız olan padişahın dışında kimse yoktur. Kaptanıderya, tersane emini, mübaşir, kadı, yeniçeri serdarları, iskele eminleri vs. görevliler yelken bezi temini konusunda birbirlerine yetki ve sorumluluk bağlarıyla bağlanmışlardır. Teorik olarak bu konuda tek bağımsız ve sorumsuz davranabilme imkânına sahip kişi yukarıda ifade edildiği üzere padişahın kendisidir. Lakin pratikte onu da bağlayan zorunluluklar, töre, gelenek ve görenekler, gereklilikler, ihtiyaçlar, devletin bekası, milletin güvenliği vs. gibi hususlar vardır. Buna göre Kaptanıderya Mehmet Paşa, tersane eminine mektup yazarak Osmanlı donanmasında görev yapan Kapudane-i Hümayun kalyonlarının trinkete yelkeni, şiddetli rüzgârdan tamir görmeyecek biçimde hasar görmüş olduğundan, Mahzen-i Sürpten on top kârhane bezinin on top Boğaz bezi ve elli vukıyye ispavli denilen sicim ile birlikte gönderilmesini talep etmiştir. Kaptan paşanın talebi olan malzemelerin başmuhasebeye kaydolunarak sûret verilmesi için ferman-ı âli çıkarılmıştı⁶³⁴.

Yelken bezi temininde son söz devletindir. Devletin sahibi olan sultan, emr-i şerif, hüküm ya da fermân-ı âliyle satın alınacak bezin cinsini, miktarını ya da bezin satın alınacağı yeri değiştirebilmekte, erteleyebilmekte ya da iptal edebilmektedir.

⁶³⁰ Midülli Nazırı Halil Ağa vasıtasıyla Midilli'de inşa ettirilen yirmi beş adet şehtiye gemisi için adı geçen kişiye Hazine-i Âmire'den 7,500 kuruş para verilmiştir. Ayrıca buraya Tersâne-i Âmire'den makara, ham demir, lenger, yelken bezi ve demir de gönderilmiştir. Bu malzemeler yeterli olmayınca adı geçen nazır; kereste, zift, üstüğü ve urgan satın almış, kalafatçı ve marangoz ile kereste temini için görevlendirdiği mübaşirin masrafi dâhil toplam 10,520 kuruş masraf yapmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 3435, s. 58.)

⁶³¹ COA.MAD.d. No. 10338, s. 53.

⁶³² Mehmet Zahit Yıldırım, *Osmanlı Devleti'nde Jurnal Teşkilatı, (1835-1860)*, AKY Basım Yayın, İstanbul, 2012, s. 174.

⁶³³ COA.C.BH.123:5977.

⁶³⁴ COA.MAD.d. No. 4629, s. 94.

Donanmanın sahibi devlet, devletin sahibi ise padişah olduğuna göre padişahın bu konudaki yetkileri çok geniştir. Şüphesiz padişahı sınırlayan şeriat, örf, ihtiyaçlar, zorunluluklar gibi unsurlar olsa da teoride sultanın bu konuda geniş bir takdir yetkisi olduğu anlaşılmaktadır. Bu konuda, Ahyolu kadısı, padişaha hitaben yazdığı bir mektupta Ahyolu'nda yaptırılan yirmi beş parça kadirga için üç bin altı yüz nefer kürekçiye ihtiyaç duyulduğunu oraya yakın olan yerlerden bunların verilmesini istediği zaman padişah, bu gemilere orada mükemmel kürekçiler gerekmeyp gemilerin Tersane-i Amire'ye varıncaya kadar altmış yetmiş kürekçiyle geminin yüzdürülebileceğini, yelken olmazsa tente gibi yelken bezi yerine kullanılacak malzemelerle gemilerin Tersane-i Amire'ye getirilmesini ve rüzgârda gemiye zarar gelmemesi için emin kimseler tutup onlara tembihte bulunmasını emretmiştir⁶³⁵.

Bezleri bir yerden bir yere nakledeken gümrük vergileri görevli gümrük eminleri tarafından tahsil olunmaktaydı. Şayet tahsil olunmazsa bu vergi, gümrük eminlerinin borcuna eklenerek onlara mahsup edilme cihetine gidilmekteydi. 1765/1766'da Cebehane ve Tophane ve Tersane-i Amire'ye gelen ham demir, nühas (bakır), bez ve sair mühimmatın gümrük vergileri gümrük eminleri tarafından miri mubayaa olduğu düşüncesiyle tahsil edilmeyince onların devlete olan borcuna mahsup edilmiştir⁶³⁶.

Tersane eminleri için teknik düzeydeki ayrıntılarını takip etmekteydiler. Bu doğrultuda yelken bezinin Tersane-i Amirede yeterince bulunmaması karşısında İstanbul'daki tüccardan satın alınıp kurşunlu mahzene teslim ettirilmesini tersane eminleri isteyebilmektedir. Ancak bunu önermek olarak anlamak son söz padişaha ait olduğu için daha doğrudur. 1786/1787 yılında böyle olmuştur. Gerek duyulan bin top bezin onun önerisi üzerine tüccardan satın alınmasına ve bedelinin 1786/1787 senesi tertibi olan Boğaz bezi tertibinden verilmesi kararlaştırılmıştır⁶³⁷.

5.5.2.3. Yurt Dışından Temin

Yelken bezi her zaman iç piyasadan karşılanmayıp nadiren de olsa dış piyasadan karşılanmaktaydı. Bu durumun nedeni ise ortaya çıkan acil ihtiyaçlardır. İhtiyaç halinde yurt dışından donanma malzemesi satın alımı, yelken bezinin dışında gomina, lenger, çapa vs. malzemeleri de kapsamaktaydı. Ancak bu tür satın alınan malzemelerin miktarı yurt içi üretime kıyasla önemsiz derecede düşüktür. Bu meyanda 1701'de Tersane-i Amirede inşaları süren iki büyük kalyona gerekli olan yelken bezini Kaptanıderya Abdülfettah Paşa'nın Fransa'dan getirebileceğini belirtmesi üzerine kendisine Fransız tüccarlarla görüşüp bunları satın alması ve sonucu bildirmesi emredilmiştir. Yapılan görüşme sonucunda Abdülfettah Paşa, Fransa'da yelken bezi üretim ve satımının devletin tasarrufunda olmasından dolayı parayla satılmadığını Fransız tüccarların bezi ancak gominalık tel ile mübadele edebileceklerini ifade ettiklerini bildirmiştir⁶³⁸. Bunun üzerine yelken bezinin Fransa'dan getirilmesinden vazgeçilerek gayet kaliteli olduğu belirtilen Boğazhisarları bezinden satın alınması kararlaştırılmıştır⁶³⁹. Bu konuda başka bir örnek, 18. yüzyılın sonlarında yaşanmıştır. 1796/1797'de zamanın kaptan paşası, ihtiyaç üzerine Rusya tâcirlerinden Aleksandr isimli şahıstan donanma kalyonları için yelken bezi, çapa lengeri, gomina ve sair aletleri satın almış ve bunların tüccar tarafından Kerson ve Taygan'dan getirilmesini istemiş, bu malzemelerin fiyatını da konuşarak işi sözleşmeye bağlamıştır. Rus tüccar, bu malzemelerin bedeli olan 20,728 kuruşu devletten istediği zaman, padişah bu miktarın

⁶³⁵ COA.MHM.d. No. 16, s. 1

⁶³⁶ COA.C.BH.549:22594:2.

⁶³⁷ COA.MAD.d. No. 10412, s. 97.

⁶³⁸ Gomina kelimesi İtalyanca "gomena"dan gelmektedir. Terim olarak ise gemi demirlerine bağlı olan kalın halat ya da zincir anlamına gelmektedir. Günümüzde demirleri yerine tutmak için kullanılan gominalar zincirdir. Asya sahilinde bazı yerli büyük yelken gemilerinde halen halat gominalar kullanılmaktadır. Zincir gominalar halat gominalara kıyasla daha çok tercih edilmektedir. Çünkü bu tür gominalar su, nem ve güneşe temas ile kolayca yıpranmamaktadır. (bk. Nutki, *age.*, s. 108)

⁶³⁹ Aydın, *age.*, s. 151-152.

tâcire ödenmesini emretmiştir⁶⁴⁰. Rusyalı tüccara ödenen ve yedek mühimmat olarak görülen bu malzemelerin fiyatı Limni Adası Voyvodası Abdülkerim'in devlet hazinesine ödemeyi taahhüt ettiği iki yüz yirmi kese akçeden karşılanmıştır. Tacir de parasını aldıktan sonra bu malzemeleri kaptanıderyaya teslim etmiştir. Aynı konu bağlamında bir yıl sonra 25 Eylül 1797 tarihinde Rusya tüccarından Dimitri Mosli isimli bir şahıstan seksen üç top kalın Moskov bezi satın alınmış ve her bir topu 30 kuruşa pazarlık edilmiştir. Bu bezlerin bedeli de adı geçen tüccara Darphane-i Amireden peşin olarak ödenmiştir⁶⁴¹. Bu örnekler acil durumlarda kaptanıderyaların devlet adına pazarlık yoluyla yabancı ülke tâcirlerinden yelken bezi satın alabileceklerini göstermektedir.

Yukarıda belirtilenler kadar yer tutmasa da el konan ya da savaşlarda ganimet olarak ele geçirilen gemilerin yelkenleri de Tersane-i Amire'ye gönderilmekte ve buradan inşa edilen diğer gemiler için değerlendirilmektedir. Bu meyanda 1795/1796'da Mihaliç'ten yurt dışına çıkarılması yasak olan eşyaları kaçırırken yakalanan çektiri sınıfından bir gemiye el konulmuş ve bu geminin bir adet mayistra ve iki adet balkon yelkeni Tersane-i Amire'ye teslim edilmiştir⁶⁴².

5.6. Kurşunlu Mahzen (Mahzen-i Sürp)

Toplandıktan sonra yelken bezinin depolandığı yer Mahzen-i Sürptür. Burası Tersane-i Amirenin levazım ambarıdır⁶⁴³. Sürb, Farsça kurşun anlamına geldiği için halk arasında burası Kurşunlu Mahzen olarak da bilinmekteydi. Tersane eminine bağlı olan bu deponun başında emin adında bir memurun bulunmasının yanında, defter ve hesaplarını tutmakla görevli eminin halifesi ve kâtipleri de bulunmaktaydı. Mahzen emininin başlıca vazifesi ise bu depoya konan malzemeleri teslim almak ve çıkarılan malzemelerin kaydını tutmaktır. Mahzen emininin konu bağlamında asıl vazifesi ise buradaki yelken bezlerini en iyi koşullarda muhafaza etmektir.

Mahzen-i Sürpün inşası epey eskilere gitmekteydi. Buna göre Sokullu Mehmed Paşa'nın kaptan-ı dervâlığı (1546-1549) zamanında, kadırgaların malzemelerini muhafaza etmek amacıyla her gözün arkasına bir mahzen yapılmış ve Tersane-i Amirenin kara tarafı, dışarıdan görünmeyecek biçimde bir duvarla çevrilmiştir. Duvarla çevrilen kısmın içinde sadece yelken ve yelken bezleri değil aynı zamanda Tersane-i Amirenin diğer levazımatı için gerekli olan, demir, çivi, bakır kap, kurşun levha, lenger, kendir, halat, varil, velken, tente, top ve fanuslar da depolanmaktaydı. 16. yüzyılın sonlarında ise burası iki mahzene ayrılmıştır. Birincisi Kurşunlu Mahzen (Mahzen-i Sürp) iken ikincisi kerestelerin korunduğu Mahzen-i Cûb idi⁶⁴⁴.

Kurşunlu Mahzen'de donanmanın inşa ve donatımı için lüzumlu olan çarım, istiralva, pranga, tente, velken, kazanlar, kevgirler, leğenler ve civatalar benzeri araç ve gereçler depolanmaktaydı. Burada çeşm (göz) olarak isimlendirilen odalar bulunmakta olup bunların sayıları kırkı bulmaktaydı. Buradaki malzemelerin nem ve yağıştan korunması için mahzen emini görevlendirilmiştir. Buna rağmen bu malzemelerin sözü edilen faktörlere karşı yeterince korunamadığı anlaşılmaktadır. Çünkü 18. yüzyılda on dördüncü çeşmdeki malzemeler tamamen tahrib olup bozulduğundan kaydedilmesi mümkün olmamıştır.

Aşağıda on üçüncü çeşmde kayıtlı bulunan malzemelerin bir listesi örnek olarak verilmiştir⁶⁴⁵:

⁶⁴⁰ COA.C.BH.166:7825:1.

⁶⁴¹ Dimitri Mosli ismindeki Rusyalı tüccar ile pazarlık yapılarak, 1797/1798 tarihinde her bir topu 30 kuruş üzerinden seksen üç top kalın Moskov bezinin alınmasına karar verilmiş ve adı geçen tüccara toplam 2,490 kuruş ücretin ödenmesi gerekmiştir. Bu ücretin Darbhane-i Amireden ödenmesi için defterdar efendiye ferman yazılmasına karar verilmiştir. (bk. COA.C.BH.48:2289:1.)

⁶⁴² COA.MAD.d. No. 10427, s. 66.

⁶⁴³ Pakalın, *age.*, C II., s. 394.

⁶⁴⁴ İdris Bostan, "Tersâne-i Âmire", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV İslam Araştırma Merkezi, C 40., İstanbul, 2011, s. 514.

⁶⁴⁵ COA.MAD.d. No. 3014, s. 83.

<u>Malzemenin Cinsi</u>	<u>Miktarı</u>	<u>Durumu</u>
1. Demir Cember ve Sütun	462.8 kg	Kullanıma Hazır
2. Müstamel Lenger	3 Aded	Kullanıma Hazır
3. Catal Bıraçul ⁶⁴⁶	58.9 kg	Kullanıma Hazır
4. Müstamel Civata	38,4 kg	Kullanıma Hazır
5. Bakır Catal Bıraçul	29,4 kg	Kullanıma Hazır
6. Demir Halka	30,7 kg	Kullanıma Hazır
7. Demir Kanca	9 Aded	Kullanıma Hazır
8. Demir Canaklık Cember	2 Aded	Kullanıma Uygun Değil
9. Büyük Demir Civata	2,5 kg	Kullanıma Uygun Değil
10. Yangın Tulumbası Kancası	1 Aded	Kullanıma Hazır
11. Civi	451,2 kg	Kullanıma Hazır
12. Demirden Lombar Kancası	5 Aded	Kullanıma Uygun Değil
13. Demir Yay Çarmıhı	2 Aded	Kullanıma Uygun Değil
14. Civatalı Demir Halka	10 Aded	Kullanıma Hazır
15. Ahşab Çektiri Dümeni	1 Aded	Kullanıma Uygun Değil
16. Demir Top	5 Aded	Kullanıma Hazır
17. Büyük Kalyon Dümeni	1 Aded	Kullanıma Uygun Değil
18. Eskimiş Ahşab Tulumba	3 Aded	Kullanıma Uygun Değil

On beşinci çeşimde ise şu malzemeler bulunmaktaydı⁶⁴⁷:

<u>Malzemenin Cinsi</u>	<u>Adedi</u>	<u>Durumu</u>
1. Köhne Bakır Zift Kazanı	12 Aded	Kullanıma Uygun Değil
2. Köhne Zift Kepçesi	1 Aded	Kullanıma Uygun Değil
3. Demir Halkalı Civata	5 Aded	Kullanıma Hazır
4. Köhne Bakır Fanus	4 Aded	Kullanıma Hazır
5. Köhne Bakır Topuz	4 Aded	Kullanıma Uygun Değil
6. Köhne Ölçü Kantarı	3 Aded	Kullanıma Hazır
7. Ahşap Mangene Makarası	2 Aded	Kullanıma Hazır

Her mahzen emini, göreve başladığında mahzen gözlerindeki bu malzemelerin kaydını tutmaktaydı. Yeni mahzen emini atan kimseler tarafından yapılan bu tür yazımlarda amaç, teslim alınan malzemeleri kayıt altına alarak yolsuzluk iddialarını önlemek ve Tersane-i Amire tarafından yapılacak malzeme taleplerine zamanında ve eksiksiz olarak yetişebilmektir. Çünkü her iki durumda da meydana gelecek aksama ve sorunlar ilk önce mevcut mahzen emininin olumsuz etkileyecek daha sonra ise onun görevden alınmasına ya da cezalandırılmasına neden olacaktır. Kurşunlu Mahzende bulunan malzemelerin bir kısmı vukıyye hesabıyla bir kısmı ise aded cinsinden gösterilmiş olsa bile ortak olan nokta bunların iç içe ve karışık bir vaziyette depolanmış olduğudur. Sıcaklık ve nemden etkilenecekleri aşikâr iken demirden ve ahşaptan yapılmış malzemeleri bunlardan koruyacak herhangi bir ambalaj yoktur.

Belirtildiği üzere yelken bezleri, Tersane-i Amirede bulunan Kurşunlu Mahzende depolanmaktaydı. Lakin 18 Eylül 1796 tarihinde bu mahzenin ihtiyaca cevap vermediği düşünülerek yelken bezlerini muhafaza etmek amacıyla mahzene bitişikte Yelkenhane olarak isimlendirilen ayrı bir kısmın yapılması kararlaştırılmıştır. 1796/1797'de Kurşunlu Mahzenin buraya yapılacak Yelkenhaneye ait ilave gözlerle büyütülmesi işi Kalyonlar Kâtibi Hulusi Efendi'ye ihale edilmiştir. Onun talebi üzerine liman reisi ve burgucu başı Nikola Efendi burada keşif yapmışlarve yapılacak olan Yelkenhanenin 10,2 metre yüksekliğinde ve üzeri küçük mertekli kereste ile örtülü

⁶⁴⁶ Bıraçul, güverte kemerlerini birbirine dik veya aykırı biçimde bağlamakta kullanılan kenetlerdir. (bk. Gürçay, *age.*, s. 258.)

⁶⁴⁷ COA.MAD.d. No. 3014, s. 83.

olmasını kararlaştırmışlardır⁶⁴⁸. Yelkenhanenin hacmi yetmiş iki tul uzunluğunda ve yirmi arz genişliğinde olacak, çatısı kiremit puşideli, pencereleri cam çerçevesi, zemini kirişli döşeme olacaktır⁶⁴⁹. İçindeki duvarlara dört iskele konacaktır. Daha önce inşa edilen yerden bu gözlere geçebilmek için çerçevesi karağaç tahtasından kanatlı kilit ve kapı yapılacak, yapıya konacak kiriş tahtalarına sağlamlık vermek için bir de temel duvarı inşa edilecektir⁶⁵⁰. Bu planlama işinden sonra inşaat işi başlamış ve kirişlere eklenen tahtalar üzerindeki çatı için 11,3 metre uzunluğunda bir taban yapılmış, kirişlere dayanıklılık için payanda konmuş, sağ tarafındaki açık mahaller için on iki arşın uzunluğunda bir de duvar inşa edilmiştir. Yelkenhane'nin duvarlarına içerdeki nemi azaltmak ve havalandırma amaçlı cam çerçevesi ve demir parmaklıklı pencereler açılmıştır. Bu yapının top arabaları imal olunan yere ulaşan ışığı kesmemesi için Yelkenhane'ye karağaç tahtasından kenarlı pencereler açılması da ihmal edilmemiştir. Yelkenhane'nin tabanına 60,6 metre uzunluğunda ve 12,1 metre genişliğinde geniş bir döşeme inşa edilmiştir. Hassa mimarı Mehmet Arif Efendi tarafından yapılan hesaba göre bu yapının maliyeti 12,459 paraya ulaşmaktaydı⁶⁵¹. Padişah hemen işe mübaşeret olunması için bir buyurultu çıkarmıştır⁶⁵².

İşlerin düzenli ve sağlıklı biçimde yürütülmesi için Kurşunlu Mahzenin işleyişi ile ilgili olarak 3 Kasım 1713 tarihinde bir düzenlemeye gidilmiştir. Buna göre mahzen hademeleri hergün mahzen açıldığında hazır bulunacaklar, mahzene girdiklerinde o gün her ne sarf edilmiş ya da her ne elde edilmişse mahzen defterine kaydedeceklerdir. Mahzen-i Sürpte görev yapan bir memur, elindeki defter ile başmuhasebedeki defteri karşılaştırarak teslim aldığı malzemenin miktarını kaydedecek daha sonra da bu defteri onun amiri olan mahzen emini mühürleyecektir. Onun mühürlediği defter tersane ruznamçesine gönderilmek üzere sahibine teslim edilecektir. Mahzene giren çıkan her malzemeden bütün çalışanlar haberdar olacak ve başkâtip ile mahzen emini defterleri birlikte mühürleyecekler daha sonra bu defterler mahzende saklanacak ve oradan dışarı çıkarılmayacaktır. Tersane emini ve mahzen emini tarafından Kurşunlu Mahzenin kapısı akşam olup kapı kapanırken birlikte mühürlenecektir. Ertesi gün ise bütün çalışanların huzurunda Kurşunlu Mahzenin kapısı açılacaktır⁶⁵³.

Kurşunlu Mahzende farklı ücretlerle çalışan çeşitli görevliler bulunmaktaydı. 18. yüzyılda mahzende yevmi 60 akçe ile bir tane başkâtip, bir tane baş halife, bir tane ikinci halife ve ikişer akçe ile iki tane şakird ve 60 akçe ile bir tane mahzen emini çalışmaktaydı. Ancak bunların eski defterlere ait belgeleri muhafaza etmedikleri, başhalife olan Fazlı Kemal'in mahzendeki kâtip ve hademelerin işini üstlendiği, mahzen emininin mahzenden çıkan ve mahzene giren malzemeler ile bunların nitelikleriyle ilgili hususlarda hiçbir kâtime bilgi vermeden kendi söyledikleri biçimde mahzen defterlerine yazı yazdıkları hakkında şikâyetler yapılmıştır⁶⁵⁴.

Kurşunlu Mahzende kayıtların düzenli tutulmaması ya da mahzen emininin keyfi tutumları nedeniyle bazı usulsüzlük ve yolsuzlukların yaşandığı anlaşılmaktadır. Bu konuda 31 Ekim 1713 tarihinde Kurşunlu Mahzene teslim edilen ocaklık malzemenin ne şekilde kayda geçirileceği konusunda mahzen eminine hitaben bir uyarı yapılmıştır. Zira kayıtlar düzgün tutulmadığından dolayı geçen yıllara ait bir konu hakkında inceleme gerektiğinde mahzende bu kayıtları havi eski defterler veya bunlarla ilgili bir belgeye tesadüf edilememekteydi. Söz konusu tahkikat sonucunda Kurşunlu Mahzen Başhalifesi Fazlı Efendi'nin, diğer çalışanlar üzerinde keyfi bir otorite kurduğu anlaşılmıştır. Zira tahkikat sırasında mahzen kayıtları hakkında istenen bilgilerle ilgili yazışmaları, yetkisi olmadığı halde kendi başına gerçekleştirmiştir. Başkâtip ve diğerleri "cevr ü eziyet" gördükleri için ona karşı gelememişler, hatta öyle ki bunlar, tuttukları yeni kayıtlar hakkında kendilerine soru sorulduğunda bile onun korkusundan bu

⁶⁴⁸ COA.C.BH.22:1056:5.

⁶⁴⁹ Tul uzunluk, arz ise genişlik anlamına gelir. (bk. Nutki, *age.*, s. 261.)

⁶⁵⁰ COA.C.BH.22:1056:3.

⁶⁵¹ COA.C.BH.22:1056:5.

⁶⁵² COA.C.BH. 22:1056:1.

⁶⁵³ COA.MAD.d. No. 2756, s. 46.

⁶⁵⁴ COA.MAD.d. No. 2756, s. 46.

sorulara doğru dürüst bir cevap verememişlerdir. Fazlı, bütün işleri kendine münhasır kılmak amacıyla eski mahzen eminine yaptığı baskı sonucunda onun bu görevi kendi akrabasından henüz reşit olmamış birine bırakmasını da sağlamıştır. Böylece elde edilen berattan sonra dikkat çekmemek için bu çocuğun yerine de vekil olarak bir başkasının işe gelmesini temin etmiş, dolayısıyla bu şahsı da kontrolü altına almıştır. Buna ilave olarak mahzende görev yapan kantarcı da başka bir akrabasıydı ve bu kişi mahzenle ilgili malzeme ve mühimmatı onun isteğine göre kayda geçirmekteydi⁶⁵⁵. Tahkikat sonucunda mahzen çalışanlarının çoğunu ve özellikle mahzene malzeme teslimi ile ilgilenen memurları kendine tâbi kıldığı anlaşılan Fazlı'nın, bu yolla sürekli olarak şahsî kazanç sağladığı, birçok hıyaneti gerçekleştirmiş olduğu ifade edilerek onun devlete çok büyük zarar verdiği belirtilmiştir. Bundan sonra başhalifelik görevinden azledilen Fazlı'nın ofisinde bulunan ve evinde sakladığı Kurşunlu Mahzen ile ilgili eski ve yeni bütün defterlere, kendisinde bir varak kalmamak üzere, o saklamadan önce el konulması ve kendisinin de artık hiç bir şekilde mahzene sokulmaması emredilmiştir. Nihayet 4 Kasım 1713 tarihinde görevine son verilen Fazlı'nın yerine başmuhasebe kaleminden gelen işinde uzman, kendisine itimat olunan, müstakim bir halifenin tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. Fazlı'nın mahzen emini beratı aldığı akrabası olan çocuk ile kantarcının da azledilerek bu görevlere güvenilir kimselerin getirilmesi emredilmiştir⁶⁵⁶.

Yapılan çeşitli yolsuzluk şikâyetlerine rağmen mahzendeki sistem iyi kötü çalışmaya devam etmiş ve ihtiyaca bir ölçüde cevap vermiştir. Çünkü Kurşunlu Mahzen tarafından Tersane-i Amire içinde ve dışında bina edilen ya da tamir edilen gemiler için vakti geldiğinde yelken bezi gönderilmiş ya da Bezhane yahut normal yollardan toplanan bezler buraya depo edilmiştir. 1783/1784 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla beyaz üstüğü ve pamuk ipliği de burada depolanmaktaydı⁶⁵⁷.

Usul olarak bezleri teslim eden kişiye, mahzen emininin imzalı ve mühürlü mahzen tezkiresi verilmekte, buradan bez çıktığı zaman da çıkan bezin cins ve miktarı mahzen defterine kaydedilmekteydi. Buradan bez çıkışı için ferman-ı âli gerekmektedir⁶⁵⁸. 30 Mayıs 1719'da buradan doksan zira' uzunluğunda köhne bez çıkacağı zaman ferman-ı âli talep edilmiştir. Çıkarılan fermân-ı âli, başmuhasebeye kaydolunub ilgili şahıs ya da şahıslara bunun birer sureti verilmektedir. Ferman çıkarılmasını her görevli talep edemeyip tersane emini, liman reisi, kaptanıderya ya da bostancıbaşı gibi görevliler talep edebilmekteydi. Mahzen tezkiresi olmadan görevlilerin ya da konuya taraf olan kimselerin alacaklarını devletten talep etmesi mümkün değildir. Mahzen emininin mahzenden harcadıkları aynı eşya, liman reisinin tezkiresinde belirtilen miktar ve fiyat ile uyumlu olmak zorundaydı. Masraf fazla çıkarsa kendisine verilen ocaklık ve kendisine yapılan havaleden mahsup edilirdi⁶⁵⁹.

Her tersane emini değişiminde mahzende bulunan eşya yeniden tartılmakta ve sayılarak teslim alınmaktadır. Kurşunlu Mahzendeki eşya ve malzemelerin mahzen kâtipleri tarafından çıkarılan listeleri başmuhasebeye kaydolunarak muhafaza edilmektedir. Kurşunlu Mahzene atanan görevlilerin kökeni ise farklı farklıydı. Bu doğrultuda, mahzen eminliğine dergâh-ı ali müteferrikalarından ve kâtiplerinden atama yapılırken mahzen kâtibliğine ise tersane emekdarlarından tayin yapılmaktaydı. Mahzenin sağlıklı ve düzenli çalışmasında önemli bir yeri olan kâtiblere gemilerin denize indirilişi sırasında hediyeler verilmekteydi. 1702/1703'de Kapudane-i Hümayun

⁶⁵⁵ Yusuf Alperen Aydın, "18. Yüzyılın Başlarında Tersâne-i Âmire'de Bazı Yeni Görevlerin İhdası ve Yaşanan Yolsuzluk Vakaları," *Bildiri Kitabı*, CİEPO-22, Cilt I, Trabzon, 2018, s. 413.

⁶⁵⁶ Aydın, *agm.*, s. 414.

⁶⁵⁷ COA.MAD.d. No. 1375, s. 76.

⁶⁵⁸ Donanma malzemelerinin mahzenlerden çıkışı için ayrı ayrı süreçler öngörülmüştür. Buna göre talep edilen mühimmatın Kurşunlu Mahzen ya da Mahzen-i Sürpten verilmesi için ilgili görevli padişaha hitaben bir telhis yazmakta ve bu telhise binaen padişah ferman çıkarmaktaydı. Tersane-i Amire dışındaki kurumların eminleri doğrudan mahzen eminlerine hitaben yazı yazamazlardı. Padişaha hitaben yazarlardı. (bk. COA.MAD.d. No. 10309, s. 47.)

⁶⁵⁹ COA.MAD.d. No. 4633, s. 18.

kalyonunun denize indirilmesi sırasında mahzen kâtibine bir has-ı sade hilat verilmiştir⁶⁶⁰.

Mahzen emini tarafından imzalanmış ve mühürlenmiş tezkireye ilmuhaber tezkiresi de denmekteydi. Bu belge, bezcibaşılara dokumaları gerekip de eksik ya da tam dokudukları bezlerle ilgili olarak mahzene yaptıkları teslimatı belgelemek amacıyla verilmekteydi. Eksik teslim etmeleri onlara zimmet yazılması anlamına geliyordu. Tam teslim etmeleri ve bunun mahzen tezkiresiyle belgelenmesi ise onların ilgili iş açısından ibra olmaları anlamına gelmekteydi. Bu meyanda 29 Haziran 1755'te Bezcibaşı el-Hac İsmail'e Bezhane'de dokuduğu iki bin top yelken bezini (ki on iki bin top dokuması gerekmekteydi) Kurşunlu Mahzene teslim ettiği zaman kendisine bunu gösterir bir ilmuhaber tezkiresi verilmiştir⁶⁶¹. Geri kalan on bin top bez ise ona zimmet sayılarak ondan bir an önce bu miktar bezi dokuyup Kurşunlu Mahzene teslim etmesi istenmiştir. Bu itibarla mahzen emininin yaptığı iş, herkese yaptırılmayacak kadar önemlidir. Devletin bu görevliye, "emin" ünvanını vermesi tesadüf değildir.

Tersane-i Amiredeki diğer bir mahzen ise Mahzen-i Cub idi. Cub, Farsça odun, ağaç, sopa anlamlarına gelmekte olup burada kereste depolanırdı. Oysa Mahzen-i Sürp'te yelken bezi, tente, katran, zift, üstüğü ve pamuk ipliği gibi malzemeler depolanmaktaydı. Bu iki mahzen içinde farklı malzemeler depolansa bile onlar donanma gemilerinin inşa ve donatımında sahip oldukları önemli işlevi uzun süre korumuşlardır.

5.7. Yelken Bezi Temininde Rol Oynayan Görevliler

Yelken bezi temini, amacına ve işlevine uygun şekilde hiyerarşik ve coğrafi açıdan geniş bir örgütlenmeyi zorunlu kılmaktaydı. Öyle ki bu iş için görevliler seçilmeli, bunların görevleri ayrıntılı biçimde tanımlanmalı, yaptıkları işlemler denetlenmeli ve bu işi güvenli bir şekilde yapmalarının sağlanması gerekmekteydi. Bu kişiler, karar verme ve planlamadan daha çok işin icrasında görevli olup başlıca görevleri yelken bezinin usul ve nizamına uygun olarak toplanıp Mahzen-i Sürp'e depo edilmesini sağlamaktır. Devlet adına iş yaptıkları için hepsi birer kamu görevlisidir. Ancak bunların bazısı, merkezi kamu otoritesinin personeli iken bazısı da yerel kamu otoritesinin personeliydi. Mübaşir birinci sınıf görevlilere örnekken kadı ikinci sınıf görevlilere örnektir.

5.7.1. Kaptanıderya

Kaptan paşa olarak bilinen bu kişi, 18. yüzyılın başlarında kaptanıderya olarak isimlendirilmiştir. Denizciliğe ait bütün tayinlerden, Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletine ait tımar ve zematlerin verilmesi ve bunların artırılmasından, bu eyalet içerisinde güvenlik ve adaletin sağlanmasından padişaha karşı kaptan paşa sorumludur. Ayrıca kaptanıderya, denizciliğe ait bütün işler için hüküm vermeye ve tuğra çekmeye yetkilidir. Tersane-i Amirede gemi inşası ve teçhizi için yapılan masrafların kaydedildiği muhasebe defterlerini o tanzim ettirmektedir. Hem donanma ile sefere gittiğine huzurunda ve hem de seferden döndüğünde yine huzurunda davaları dinler ve şer'-i hukukun dışındaki konularda karar vererek vermiş olduğu bu kararların gereğini icra ederdi⁶⁶². Yine yargısal konularda kaptan paşa eyaleti içinde kadılar tarafından verilen kararların infaz edilmesini sağlardı.

Yelken bezi teminindeki rolleri itibarıyla kaptanıderyaların rolleri birincildir. İşin karar ve planlama aşamasında rol oynamaktaydılar. Ayrıca onlar ya ele geçirdikleri korsan ya da düşman gemilerinden alınan ganimet yelken bezlerinin Mahzen-i Sürp'e gönderilmesi ya da ihtiyaç halinde inşa edilen kalyonlar için yelken bezi talep etmek suretiyle bu süreçte yer alırlardı. Rütbe olarak Tersane emininin üstünde yer aldıkları için onun iş ve işlemlerini denetleme yetkisini haizdiler. Yelken bezi temini konusu teknik yönü ağır basan bir konu olduğu için kaptanıderya burada inisiyatifi, tersane

⁶⁶⁰ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 41-42.

⁶⁶¹ COA.MAD.d. No. 10357, s. 55.

⁶⁶² Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 72.

eminine bırakmış, kendisi de asıl işi olan donanmanın yönetimi ve deniz savaşı gibi konulara odaklanmıştır. 1701/1702'de dönemin kaptan paşası olan kişi, Cezayir-i Garb kalyonları için ihtiyaç duyulan bezlerin Boğazhisarları'nda dokutturulmasını ilam buyurmuştur⁶⁶³. Kaptanıderyaların dışında bazen de ümera-i derya kabul edilen gemi kaptanlarının talebi üzerine yelken bezi gönderildiğine tesadüf edilmektedir. Bu meyanda 1766/1767'de iki kaptanın talebi üzerine Sinop'ta inşa edilen on iki adet firkate için on iki adet trinkete ve on iki adet gabya yelkeninin gönderilmesi kararlaştırılmıştır⁶⁶⁴.

5.7.2. Tersane Emini

Tersane emini, Tersane-i Amire ile gemilerin gelir ve masraf defterleriyle, inşaat, tamirat ve alım satım işlerinden sorumlu olan görevlidir. Donanma gemilerinin ihtiyaç duyduğu bütün malzemeleri satın almak, toplamak, mahzenlerin eşyalarını ve aynıyat defterlerini kontrol etmek onun başlıca görevleri arasındadır. Tersane-i Amire ile ilgili bütün masraflar onun gözetiminde yapılmakta ve onun eliyle gerçekleşmektedir. Kaptanıderya rütbece kendisinden yüksek olsa da o daha çok sefere çıkma ve savaşta donanmayı idare etmekle meşgul olduğundan donanmanın ana lojistik merkezi olan Tersane-i Amirenin yönetimi fiiliyatta tersane eminine aittir. Divan-ı Hümâyun toplandığında görüşmelere katılmaz lakin orada hazır bulunarak kendisine sorulacak sorular hakkında buraya bilgi vermekte ya da Divan-ı Hümâyun'dan emirler almaktadır. III. Selim zamanında 1804 yılında tersane eminliği, bahriye hazinesine bakmak üzere şikk-ı salis defterdarı ve Umur-ı Bahriye Nezareti ismiyle tersane defterdarlığına katılarak ortadan kaldırılınca, tersane eminleri de bu konudaki rollerini kaybetmişlerdir. III. Selim'in tahtan çekilmesinden sonra yeniden ortaya çıkan tersane eminleri en son II. Mahmut (1808-1839) döneminde 1830'da tamamen görevlerine son verilerek bütün görev ve sorumlulukları kaptan paşalara devredilmiştir⁶⁶⁵.

Tersane-i Amirede gerçekleştirilen faaliyetleri yansıtan gelir ve giderlerin ayrı ayrı kaydedildiği tersane muhasebe defterleri tersane eminlerinin görev ve yetkilerini göstermektedir. Buna göre tersane gelirlerinin nerelerden ve ne miktarlarda temin edilmiş olduğu onun görev sahasına giren bir konudur. Ayrıca gemi inşası ve teçhizi ile ilgili lüzumlu malzemelerin satın alınması ve taşınması, ham maddelerin mamul hale getirilmesi için çalışan tersane sanatkârlarının ücretleri, gemi inşa ve tamirlerinde çalışan ustaların sayısı ve ücretleri, gemilerdeki kürekçiler ve onların temin edildiği yerler ile ihtiyaç duyulan kürekçilerin kaza ve şehirlere ne şekilde taksim edileceği gibi hususlar yine onların görev sahasına giren hususlardır⁶⁶⁶.

Tersane eminleri, hassa reislerinden ve Tophane nazırları arasından seçildiği gibi sarayın Birun teşkilatındaki dergâh-ı âli çavuşları, şehremini, matbah emini, masraf kâtibi, kapıcılar kâtibi ve Enderun'daki ebna-i sipahiyan arasından da tayin edilmekteydi. Onun kendisine bağlı olan maliye ve evrak daireleri vardır. Maliye dairesinin görevlileri arasında tersane kâtibi, tersane ruznamçecisi, Mahzen-i Cub ve Sürb'ün emin, kâtip ve halifeleri, kerestelerin tevzi defterlerini tutan liman kâtibi, zindana giren çıkan esir ve mücrimleri kaydeden zindan kâtibi ve tersane ocaklığının hesabını tutan veznedarlar bulunmaktaydı. Evrak dairesi görevlileri arasında ise Tersane-i Amire'ye ait askeri zeamet ve tımarların kaydedildiği evrak ve defterleri muhafaza eden tersane reisi, defter emini ve liman reisi bulunmaktaydı. Bütün bu yoğun görevlerine rağmen tersane emini zaman zaman donanma ile sefere iştirak edebilmekteydi⁶⁶⁷.

Tersane eminleri, görev ve yetkilerinden anlaşılacağı üzere yelken bezi temininde asıl sorumlu kimselerdir. Kaptanlar ya da kaptanıderyadan ulaşan yelken bezi talepleri, tersane eminine aktarılmakta ya da padişah bizzat ondan miktarı belirtilmiş

⁶⁶³ COA.MAD.d. No. 4876, s. 12.

⁶⁶⁴ COA.MAD.d. No. 10388, s. 73.

⁶⁶⁵ Pakalın, *age.*, C III., s. 465.

⁶⁶⁶ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 79-80.

⁶⁶⁷ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 81-82.

yelken bezinin temin edilmesini emredebilmektedir. En uygun fiyata en iyi kalite yelken bezini yaptırmak ve depolatmak onun öncelikli görevidir. Bezhaneden gelen bezler onun nezaretinde muhafaza edilmekte, temin edilen bezler yine onun nezaretinde ilgili tersanelere gönderilmekteydi. Bezcibaşının taahhüt ettiği miktarda bezi dokuyup dokumadığını takip etmek ve ona hak ettiği ücreti ödemek de onun vazifeleri arasındadır. Bezhane dışından bez alınacağında mübaşir tayin eder ve bu mübaşirin bezci esnafına ödeyeceği ücretleri mübaşire o teslim ederdi. 18. yüzyılın sonlarına doğru Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'nın idaresinde Osmanlı donanmasına ait kalyonlar Üsküdar Limanı'na demir attığında bunların donatım malzemeleri için padişah tersane eminine hitaben emr-i şerif çıkarmış ve bu işi liman reisi ile müzakere ederek hazırlamasını emretmiştir⁶⁶⁸. Bu durum tersane emininin keyfi hareket etmesinin istenmediği ve en doğru kararı alması için diğer Tersane-i Amire çalışanlarından birisi olan liman reisine danışmasının istendiği şeklinde yorumlanabilir.

Yelken bezi satın almanın dışında kalyoncu ve marangoz ücretlerinin ödenmesi de tersane emininin görevleri arasındadır. Bu meyanda Karadeniz tarafına gönderilecek on üç adet firkate ile üç adet kancabaşın mühimmatları için 1736/1737'de tersane eminine gönderilen bir emr-i şerifte, ihtiyac duyulan malzemeler arasında yer alan iki adet yelkenin satın alınması, on nefer kalyoncu ve beş nefer marangozun ücretlerinin ödenmesi ona emredilmiştir⁶⁶⁹. Başka bir örnekte ise 1775/1776'da Rodos Adası'nda inşası emredilen kırk beş buçuk zira' uzunluğundaki üç adet kalyon için ihtiyaç duyulan yedi bin altı yüz yirmi zira' tezgâh bezi ile iki yüz seksen beş zira' Boğaz bezinin Tersane Emini Seydi Selim Efendi tarafından toplanıp peyderpey hazır edilmesi emredilmiştir. Bu tersane emininden, mevcut bezler yetersiz bulunmuş olacak ki bahar ayında sefere çıkacak donanmanın ihtiyacı için kullanılan yelken bezinin yerine yeniden bez satın alması istenmiştir⁶⁷⁰. Yine 1787/1788'da Tuna Nehri'nde Çadircızade Mehmet Ağa eliyle donatılacak üstü açık gemileri için ihtiyaç duyulan bin top bezin yine Tersane Emini el-Hac Selim Ağa marifetiyle satın alınması emredilmiştir⁶⁷¹.

Tersane emini, görev sahasıyla ilgili konularda doğrudan Divan-ı Hümâyun'a başvurabilmekte ya da talep edilmesi halinde Tersane-i Amire işleri hakkında Divan-ı Hümâyun üyelerine bilgi vermektedir Liman reisi ve diğer tersane ricalinin iplik ya da yelken bezinin yeterli olmayacağı konusunda tersane eminini bilgilendirmesi durumunda o, ilave bez ve iplik satın alınması için devlete başvurmakta, çıkan ferman üzerine bu alımı gerçekleştirmektedir⁶⁷². Mübaşir ya da bezcibaşların eksik teslim ettikleri bezi onlara tamamlamak da onun vazifesine dâhildir. Onun donanma hiyerarşisinde varlık nedeni basiretli, akıllı, tedbirli ve dikkatli bir kişi gibi hareket ederek sefer zamanı geldiğinde donanmanın eksiksiz sefere çıkmasını temin etmektir. Donanmaya verilen önem de göz önünde bulundurulduğunda onun bu şekilde doğrudan divan ya da devlete başvurma imkânına sahip olması anlaşılabilir bir durumdur. Konu bağlamında 18. yüzyılda tersane emini olarak görev yapmış yirmi dokuz kişi tespit edilmiştir (bk. Tablo: 5. 6.)

⁶⁶⁸ Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'nın maiyyetinde bulunan ve Üsküdar Limanı'na demirleyen donanma kalyonları ile diğer gemilerin donatımı için on yedi bin sekiz yüz zira' Bezhane bezi ve yedi yüz kırk altı top Boğaz bezine ihtiyaç duyulmuştur. Bunların temini ise Tersane-i Amire Emine Ahmet Efendi'ye havale olunmuştur. (bk. COA.MAD.d. No. 10412, s. 95.)

⁶⁶⁹ COA.MAD.d. No. 10336, s. 54.

⁶⁷⁰ Rodos Adası'nda inşa edilmesi emredilen kırk beş buçuk zira' uzunluğundaki üç adet donanma kalyonunun tamamlanarak donatılması için gerekli olan malzemelerin İstanbul'dan gönderilmesi Cezayirli Gazi Hasan Paşa tarafından talep edildiğinde, bunların Tersane Emine Seydi Selim Efendi tarafından Tersane-i Amire mevcudundan parça parça gönderilmesi kararlaştırılmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 10392, s. 53.)

⁶⁷¹ COA.MAD.d. No. 3365, s. 112.

⁶⁷² Tersane-i Amire Emine Mehmet Raşid Efendi'nin 1796/1797 yılında Divan-ı Hümâyun'a takdim ettiği yazıdan anlaşıldığı kadarıyla daha önce verilen düzen gereğince, tersane ocaklığı olan senevi altmış bin zira'a Bezhane bezinin ihtiyacı görmek için yeterli gelmeyeceği açığa çıkınca yaz günlerinde bir miktar yelken bezinin dokutulmasının uygun olacağı liman reisi ve diğer memurlar tarafından kendisine haber verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10424, s. 88.)

Tablo 5.6. 18. Yüzyıl Tersane Eminleri ve Görevli Oldukları Yıllar.

18. Yüzyıl Tersane Eminleri ve Görev Yılları	
1. El-Hac Hüseyin Ağa 1709/1710	16. Ali Ağa 1758/1759
2. El-Hac Hasan Efendi 1715	17. Sıdkı Mustafa Efendi 1759/1760
3. Abdullah Efendi 1719/1720	18. El-Hac Mehmet Efendi 1765/1766
4. El-Hac Ahmet Ağa 1727/1728	19. Ali Bey 1766/1767
5. Süleyman Efendi 1732/1733	20. Resmi Ahmet Efendi 1768/1769
6. El-Hac Murtaza Efendi 1736/1737	21. Mustafa Efendi 1775/1776
7. El-Hac Mehmet Efendi 1740/1741	22. Seydi Selim Efendi 1776/1777
8. Yusuf Efendi 1747/1748	23. El-Hac Ömer Vahid Efendi 1780
9. El-Hac Abdullah Efendi 1740/1750	24. Hacı Süleyman Ağa 1780/1781
10. Behiç Mehmet Efendi 1740/1750	25. Rumi Süleyman Ağa 1780/1781
11. El-Hac İbrahim Beğ 1740/1750	26. Sırrı Selim Efendi 1783/1784
12. Mir Latif Efendi 1751/1752	27. El-Hac Selim Ağa 1787/1788
13. El-Hac Ebu Bekir Efendi 1752/1753	28. Ali Arif Efendi 1787/1788
14. El-Hac Ebu Bekir 1753/1754	29. El-Hac Ali Ağa 1800/1801
15. Rakım El-Hac Mehmet Efendi 1757/1758	

Tersane eminlerini gösteren bu listeden tersane eminlerinin kaç sene görev yaptıklarını tespit etmek mümkün değilse de bir yüzyıl boyunca yirmi altı tersane emininin görev yaptığı anlaşılmaktadır. Bu bilgilere bakarak matematiksel olarak bir tersane emininin ortalama dört yıla yakın görev yaptığı düşünülecek olursa görev sürelerinin çok da uzun olmadığı söylenebilir. Bunun sebeplerinden birisi yaptıkları işin önemine binaen hata, gecikme, kusur ve ihmal kaldırmayan bir işi yapmakta oluşları nedeniyle sıkça azledilmeleridir.

5.7.3. Mübaşir

Mübaşir, Osmanlı idare teşkilatında sıkça kullanılan bir terimdir. Mübaşir, 18. yüzyılda devletçe gördürülmesi lazım gelen bir işin yapılmasına memur edilen kimseler hakkında kullanılan bir terimdir. Bu terim Arapça "bir işe başlayan, başlayıcı" anlamına gelmektedir. Yelken bezi için atanan mübaşirin yol masrafı merkezi idare tarafından tahsis edilen ödenekten karşılanmakta iken sair işler için atanan mübaşirlere devletçe yol masrafı verilmez, her türlü yol masrafları gittikleri yerlerin tevzi defterlerine geçirilmek suretiyle halk tarafından karşılanmaktaydı⁶⁷³.

Mübaşir, yelken bezinin temininde tersane emininin taşradaki gözü, kulağı ve eliydi. Mübaşiri işbilir ve güvenilir insanlar arasından tersane emini atamaktadır. Mübaşir atanan kişinin, Tersane-i Amire ricalinden olması gerekmemektedir. Bu istikamette bez satın alması için görevlendirilmiş olan Galata sakinlerinden Yelkenci İsmail Efendi, tersane ricalinden değildir. Lakin kârgüzar yani becerikli ve işbilir olması şarttı ve İsmail Efendi de böyle birisidir. 11 Mart 1787'de Boğazhisarı ve havalisinden toplanacak altı bin top yelken bezi için "kârgüzar" mübaşir tayin edilmesi emredilmiştir⁶⁷⁴. Mübaşir, bu konuda sahada en fazla koşturan kamu görevlisi olarak taşra ile merkezi otorite arasında köprüyü kuran kişi olduğundan dolayı onun işbilir ve becerikli birisi olması ayrı bir önem taşımaktaydı. O, devletin buyruğunu üreticiye iletmekte, sahada karşılaştığı sorunları merkeze arz etmekte, üreticiden teslim almış olduğu bezleri devlete tam ve sağlam biçimde teslim etmektedir. Merkezi otorite, diğer görevlilere kıyasla mübaşir üzerinden daha fazla biçimde bu konuda taşrada hükmünü icra etmekteydi. Onun yaptığı işe göre, kadılar ya da naibler veya kapı kethüdarları ve yeniçeri serdarlarının görevleri ikinci planda gelmekteydi. Çünkü yaşanması muhtemel olumsuzluk ya da sorunlarda padişaha, kaptan paşaya ve tersane eminine karşı ilk sorumlu olacak görevli odur. Yaşanacak aksama ve gecikmelerde yaptırımla karşılaşılabilecek ilk muhatap yine odur.

⁶⁷³ Pakalın, *age.*, C II., s. 952.

⁶⁷⁴ COA.MAD.d. No. 10412, s. 102.

Mübaşirin yelken bezi temininde birbirinden farklı görevleri vardır. Bu görevleri 18. yüzyılda bu konuyla ilgili yazılmış olan resmi belgelerden çıkarmak mümkündür. Bu meyanda 1745/1746'da yazılan bir emr-i şerifte mübaşirle ilgili olarak: ". . . altı bin top bezin i'cap iden bahâlârı hâlâ Tersane-i Amire'm emini olan. . . zîde mecdühü tarafından mübâşir ta'yin olunan zîde kadrühü yedinden an-nakdin ashâbına virilmek şartıyla zikr olunan mahallerden bir gün evvel mubâya'a ve tedârik ve Asitâne-i Saadet'e nakl ve teslim-i tersane ittürülmek ferman olmağın. . . ⁶⁷⁵" ifadesine bakılacak olursa mübaşirin dört temel görevi vardır:

1. Tersane emini tarafından kendisine verilen parayı nakit olarak üreticiye ve bez esnafına vermek. "An-nakdin ashâbına verilmek şartıyla" ifadesi bu paranın eksik verilmesi, taksitler halinde verilmesi ya da hiç verilmemesi halinde bez toplama işinin yapılamayacağını göstermektedir. Üreticiye verilen ücret, "sâbık fiyat" yani bir sene önce yelken bezi satın alınırken üreticiye ödenen fiyattır. Günümüzde yapılan kamulaştırma işlemlerinde gayrimenkul bedelinin sahibine peşinen ödenmesini anımsatan bu uygulama devletin öncelikle kendisinin koyduğu kanunlara uyma yükümlülüğünün bir sonucudur. Reayasına mülkiyet hakkı tanımış bir devletin daha sonra reayasının elindeki eşyayı onlardan bedelsiz almak suretiyle bu hakkı hükümsüz kılması, devlet ciddiyetiyle bağdaşmayan bir tavır olurdu. Bu uygulama aynı zamanda angaryayı kabul etmeyen bir devlet anlayışını da yansıtmaktadır. Reayayı belli bir iş için seferber eden devlet, Orta Çağ Avrupası'ndaki senyörler gibi onları boğaz tokluğuna çalıştırmak yerine onların emeğinin karşılığını belli ölçüler dâhilinde ödemeye çalışmaktadır. Mübaşir kendisine verilen parayı ". . . bir akçe kalmayub bermu'ceb-i i'lam esnafa tevzi. . ." etmek yani bu paradan hiç eksiltmeye gitmeden üreticilere dağıtmakla yükümlüdür⁶⁷⁶.

2. Daha önceden belirlenmiş yerlerden miktar ve fiyatı belirlenmiş yelken bezini satın alarak temin etmek. Belgelerde geçen ". . . ol mahallerden bir gün evvel tedârik. ." ifadesini, mübaşire bu iş için verilmiş süre dolmadan bir gün önce bu işi bitirme emri olarak anlamak daha doğrudur. Yoksa burada kastedilen "bir an evvel tedarik etmek" değildir. Mübaşir elindeki defterde yer alan üreticileri ve esnafı bularak, ücreti daha önceden onlara ödenmiş bezleri toplamaktadır. Ücreti kabul etmiş olan üretici açısından ürünün mülkiyeti onun ücreti kabul ettiği anda devlete geçmiş olduğundan elindeki ürünü emaneten uhdesinde bulundurmakta, zamanı gelince de devlete bu ürünü mübaşir vasıtasıyla teslim etmektedir. Mübaşir burada bir aracıdır. Üretici gibi o da ürünün zilyedi olup maliki değildir. Ürünün miktar ve fiyatı tersane emini tarafından mevcut iktisadi koşullara ve kamu yararına göre belirlenmiştir.

3. Toplanan yelken bezlerini tam ve güvenli biçimde İstanbul'a nakletmek. Mübaşir bunun için gemi tutmakta, ürünün gümrük vergilerini ödemekte, eşyanın yangın, hırsızlık, soygun ve gasplara karşı güvenliğini sağlamaktadır. Bu iş için yapmış olduğu masraflar tersane emini tarafından belirlenerek üreticiye dağıtması için verilen paranın içinde yer almaktadır. Mübaşir bunu yaparken yalnız olmayıp görev yaptığı yerde bulunan kadılar, naibler, iş erleri, Yeniçeri serdarları, kapı kethüdarları ve vilayet ayanları kendisine yardımcı olmaktadır.

4. Toplanan yelken bezlerini Tersane-i Amire'ye teslim etmek. Tersane-i Amireden kastedilen Mahzen-i Sürp'tür. Onun bu konudaki sorumluluğu Mahzen-i Sürp tarafından bezlerin eksiksiz ve tam olarak teslim alındığını gösterir mühürlü ve imzalı mahzen tezkiresinin kendisine verildiği ana kadar devam etmektedir.

⁶⁷⁵ COA.MAD.d. No. 4380, s. 33.

⁶⁷⁶ Donanma gemileri için Gelibolu ve Boğazhisarları taraflarından iki bin top mayistra ve altı bin top alborta yelken bezlerinin toplanması için Çuhadar İsmail Efendi mübaşir olarak 1794/1795 tarihinde tayin edilmiştir. Adı geçen mübaşir görev yerine varmış ve kendisinden talep edilen bezi esnafa temin etmiştir. Bunun için devlet tarafından kendisine verilen parayı esnafa dağıtmış ve miktarı yukarıda belirtilen yelken bezlerini dokutmuş daha sonra ise bir gemiye yükleterek Tersane-i Amireye getirmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10425, s. 59.)

5.7.4. Bezcibaşı

Bezcibaşı donanma gemileri için yelken bezi satın alan ve Bezhaneyi yöneten kişidir. Bu kişiler yelken bezinin temininde önemli roller üstlenmişlerdir. Devletin yelken bezi temininde başvurduğu ana kaynaklardan olan Bezhanenin yönetimi onların kontrolü altındadır. Sözleşme usulüyle iş başına gelen bezcibaşılar, sözleşmeyle belirlenen miktarda topu belirlenen fiyat üzerinden dokuyarak Tersane-i Amire'ye teslim etmeye çalışmaktadır. Onlar bez dokumak için ihtiyaç duydukları ipliği, Aydın, Akhisar, Sirem, Siroz, Tirkemiş gibi kazalardan oraya mübaşir göndermek suretiyle toplamaktadır. Bu iş için kendilerine İstanbul gümrüğü, kahve ve duhan gümrüğü ile simkeşhane gelirlerinden ocaklıklar tayin edilmiştir. Bezcibaşılardan bu iş için asıl muhatap olduğu kişi ise tersane emini'dir. Masrafları maliyeti kurtarmadığı zamanlarda ise tersane eminine başvurarak zararının karşılanması için ilave ödeme talep etmekte, tersane emini de bu talebi bilirkişilere inceletmekte, bezcibaşı haklıysa onun talebini karşılamaktaydı. Tersane eminine kıyasla Bezhanede görev yapan bezcibaşı sayısının 18. yüzyılda daha az olması bunların tersane eminlerinden daha uzun süre görev yapabildiklerini göstermektedir. İş yükü fazla ve siyasi ve askeri koşullara daha çok bağlı olan tersane eminliği yerine ekonomik koşullara daha çok bağlı olan Bezhanenin çalışma koşulları, iktisadi gücü fazla olan ve piyasaya yönelik olarak da bez üretimi yapabilen bezcibaşılardan daha uzun süre görevde kalmasını mümkün kılmış görünmektedir.

5.7.5. Liman Reisi

Tersane ricali arasında önemli bir mevkiye sahip olan liman reisi yelken bezinin temini sürecinde bazen yer almaktadır. Liman reisine liman kaptanı da denmektedir. Görevi ise Tersane-i Amirede kızağa çekilmiş bekleyen gemilerin korunmasını maiyyetindeki mandacı denilen muhafızlar ile temin etmek, ayrıca gemilerin demirbaş defterini tutmaktır⁶⁷⁷. Bazı yazarlar bu makamın kalyon devrine geçilmesi ile birlikte 1707 tarihli bir düzenleme ile getirildiğini ve önceki yüzyıllarda bulunmadığını ileri sürmektedir⁶⁷⁸. Yelken bezi temini sürecinde rol alan liman reisi ne kadar ve ne nitelikte beze ihtiyaç duyulduğunu tersane eminine haber vermekteydi. 1767/1768'de liman reisi olan kişi, Tersane-i Amirede inşa edilen iki adet yeni kalyonlar için ikişer takım cedid badbana ihtiyaç duyulduğunu ve bezcibaşı ma'rifetiyle on beş bin yüz elli dört metre tezgâh bezi dokunup Mahzen-i Sürp'e teslim edilmek gerektiğini bildirmiştir⁶⁷⁹. Başka bir örnekte ise Mahzen-i Sürp'te masraf yazılan aynı eşyanın liman reisinin tezkiresiyle karşılaştırılarak bu tezkirenin tersane eminine ait masrafların kontrolünde kullanıldığı görülmektedir⁶⁸⁰. 1792/1793 tarihli başka bir belgeden anlaşıldığına göre ise liman reisi yelken bezi satın alma sürecinde bizzat yer alabilmektedir⁶⁸¹. Bu konuda satın alınması gereken gemileri satın almakta, satın aldığı bu gemilerin donatım malzemelerini Tersane-i Amire adına sağlamakta sonra da gemiler için yapılan masrafı Hazine-i Amire'ye havale etmektedir. 1792/1793'de satılması irade buyurulan kırlangıç ve şalopa gemileri satın alındıktan sonra bunların donatımı için gerekli olan malzemeler 9,5 kuruşa liman reisi es-Seyyid Ahmet Kaptan tarafından sağlanmıştır⁶⁸². Bu son örnek, liman reislerinin köken olarak donanmada görev yapmış kişilerden seçilebildiğini göstermektedir.

⁶⁷⁷ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 44

⁶⁷⁸ Aydın, *age.*, s. 411

⁶⁷⁹ COA.MAD.d. No. 4005, s. 51.

⁶⁸⁰ COA.MAD.d. No. 1085, s. 15.

⁶⁸¹ Liman Reisi es-Seyyid Ahmet Kaptan vasıtasıyla Tersane-i Amirede bulunan birer adet kırlangıç ve şalopa gemisi için bir adet mayistra yelkeni ve bir adet büyük gabya yelkeni ile birer tane babafingo, mizana ve balkon yelkenleri, 1792/1793 tarihinde satın alınmış ve yapılan harcamalar bir taraftan baş muhasebeye kaydedilürken diğer taraftan liman defterlerine ilmuhaberi verilmiştir. (bk. COA. MAD. d. , No. 10422, s. 57.)

⁶⁸² COA.MAD.d. No. 10422, s. 61.

5.7.6. Kadı

Kadı, Osmanlı Devleti'nin taşra yönetiminde yargısal yetkileri elinde tutan kamu görevlisidir. Kazalarda o yargıç, kaymakam, belediye başkanı, savcı ve noterlik görevlerini yerine getirmektedir. Aynı zamanda merkezden gelen ferman ve buyrukların kendi kazalarında uygulanması sağlamak onun asli vazifesidir. Bu yönleriyle kadı, şehir, kaza, kasaba ve köy düzeyinde devletin adeta eli, ayağı, kulağı ve gözü olup konu bağlamında kadılar yelken bezi temini sürecinde de önemli görevler üstlenmiştir. 3 Ocak 1758 tarihli bir emr-i şeriften anlaşıldığı kadarıyla onun görevi: ". . . işbu emr-i şerif vusûlünde baş muhâsebeden ihraç ve irsal olunan memhûr ve mümzi sûret defterde tahrir olunduğu üzere kat'a te'hir ve tevakkuf ittirülmeksizin. . ." ifadesine nazaran, başmuhasebeden gönderilen defterde yazılı olan yelken bezini gecikme ve ihmale mahal vermeden toplatmaktır⁶⁸³. Şayet mübaşir bez toplamaktaysa ona yardımcı olmak, ancak mübaşir atanmamış ve doğrudan kendisine bu konuda bir emir verilmişse mübaşir gibi davranarak onun görevini yerine getirmeye çalışmak onun asli görevidir. Kadı isimli kamu görevlisinin mübaşir olmaksızın doğrudan bez topladığı durumlarda kendisine işin önemi anlatılmakta, özür ve bahanesinin dinlenmeyeceği kendisine ihtar edilmekte ve fermana aykırı harekette bulunmaktan kaçınması emredilmektedir. Ayrıca kendi kazasından istenen bez tamamlanmadıkça muhtekir ve tüccar tairesine bir tek top sattırmaması ona emredilmekte, satanı olursa bunların zabitleri ma'rifetiyle tedibleri için isim ve şöhretleriyle İstanbul'a arz ve ilam edilmesi kendisinden istenmekteydi⁶⁸⁴.

5.7.7. Diğer Görevliler

Kaptanıderya, tersane emini, mübaşir, liman reisi ve kadı gibi görevlilerin yanı sıra kethüda yerleri, iskele emenleri, yeniçeri serdarları, iş erleri ve âyân-ı vilayet gibi görevliler de bulunmaktaydı. Bu görevlilerin vazifesi yelken bezi temininde mübaşir ve kadıya yardımcı olmaktır. Eğer mübaşir atanmamışsa kadıya yardımcı olmakla mükelleftiler. Başmuhasebeden gönderilen defterde belirtilen miktar ve nitelikte yelken bezinin temin edilmesinden kadı isimli görevliyle birlikte müştereken ve müteselsilen devlete karşı sorumluydular. Yelken bezi temini işinin taşra ayağını kadı dâhil işte bu görevliler oluşturmaktaydı. Bu görevlilere de kadılarda olduğu gibi başmuhasebeden gönderilen deftere göre üreticilere ücretlerinin nakden ödenmesi, görevin ihmalinde özür ve bahaneye itibar edilmeyeceği, yelken bezinin donanmanın azam lazımesinden olduğu, bu nedenle bir gün önceden belirlenen yerlerde bu malzemenin hazır bulundurulması, talep edilen bez miktarı tamamlanmadıkça tüccar ve muhtekir tairesine bir top bez sattırılmaması hatırlatılmaktaydı⁶⁸⁵. Bu kişiler gönderilen emr-i şerifle amel ve hareket etmek ve emr-i şerife aykırı hareketlerden kaçınmakla yükümlüydüler⁶⁸⁶.

5.8. Ocaklık Usulü

Ocaklık kelimesi, Osmanlı öncesi dönemlerdeki kaynaklarda, daha çok toprak tasarrufu ve toprağın hizmet karşılığındaki kullanım hakkının belli bir aileye irsen

⁶⁸³ COA.MAD.d. No. 10365, s. 40.

⁶⁸⁴ Tersane-i Amirede bulunan donanma kalyonları için gerekli olan üç bin top mayistra ve üç bin top alborta bezinin her bir topu bir kuruş olmak üzere Boğazhisarı havalisinden satın alınması Tersane Emini el-Hac Murtaza tarafından 1735/1736 yılında bildirilmesi üzerine padişah tarafından Boğazhisarı kadısına hitaben bir ferman yazılarak, miktarı yukarıda belirtilen yelken bezlerinin ücretlerinin sahiplerine ödenmekte olduğu için bunların satın alınmasında kusurlu davranılmaması, satın alındıktan sonra ise bu bezlerin acil olarak İstanbul'a nakledilerek Mahzen-i Sürp'e tesliminin sağlanması, devletçe talep edilen yelken bezleri tam olarak toplanmadıkça tüccardan kimseye bu bezlerin satılmasına izin verilmemesi emredilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10332, s. 53.)

⁶⁸⁵ COA.MAD.d. No. 4629, s. 101.

⁶⁸⁶ Verilen emirlere aykırı davranılması halinde bu kişilerin cezalandırılacağı hususu gönderilen fermanlarda belirtilmekteydi. Bu husus bezcibaşılara gönderilen fermanlarda da geçerlidir. Örneğin 1776/1777 tarihinde Bezcibaşı Yakup Efendi altmış bin zira'lık yelken bezinin ancak elli üç bin zira'ını dokuduğunda "te'dib ve küşmâli" hususu ilgili görevlilere hatırlatılmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 4122, s. 75.)

bırakılmış olması bağlamında zikredilmektedir. İdari teşkilatın dışında devletin bir kısım giderlerinin karşılanması için bazı gelir kaynaklarının tahsisine de ocaklık denilmektedir. Bu çeşit ocaklıklar, Matbah-ı Amire, İstabl-ı Amire, Tersane-i Amire ve bazı askeri görevlilerin maaşlarına karşılık kendilerine tahsis edilen gelir üniteleri özelliği taşımaktadır. Yelken bezinin temini için belgelerde adı sıkça geçen ocaklık kavramı işte bu tür ocaklıkları ifade etmektedir⁶⁸⁷.

Ocaklık, Tersane-i Amire masraflarına karşılık olarak tahsis olunan aşar veya örfi hasılat yerine kullanılan bir tabirdir. Ocaklık yalnızca aşara mahsus bir usul değildir. Örfi hasılat teriminden anlaşılacağı üzere cizye, mizan harir ve gümrük vergileri de ocaklık tahsis olunmaktadır⁶⁸⁸. Ocaklık olarak tayin edilen miktar, ihtiyacı karşılamaya yetmediğinde ise mühimmat yine aynı bölgeden ya da serbest piyasada faaliyet gösteren tüccardan satın alınarak karşılanmaktaydı⁶⁸⁹.

Osmanlı Devleti'nde zaman içinde donanma için gemi yapımında ihtiyaç duyulan kereste, zift, tente, urgan, demir halat, kenevir halat, yelken bezi, üstüğü, bez, kürek ve lenger gibi malzemeler için bunların üretildiği bazı ocaklık bölgeleri ortaya çıkmıştır. Burada çalışanlar bütün vergilerden veya avarız türü vergilerden muaf olmuşlar, buna karşılık donanma için gerekli malzemeyi hazırlamışlar ve tersane eminine teslim etmişlerdir. Bu sisteme tersane ocaklığı adı verilmiştir. Bu ocaklık bölgeleri: Kastamonu, İnebolu, Bartın, Sinop, Samsun, Ünye, Karahisarışarki, Alaiye, Payas, Kırklareli, Pravadi, Vize, Karinabad, Aydos, Çatalca, Silivri, Çekmece, Midye, Biga, Bayramiç, Tuzla, Kazdağı, Seddülbahir, Kumkale, Eceovası, Ezine, İzmir, Menemen, Saruhan, Aydın, Menteşe, Mihaliç, Selanik, Avlonya, Midilli, Eğriboz, Atina, İstefe, Gümölcine, Berkofça, Ilıca, Niş, Edirne, Ustrumca, Manastır, Kratova, Köstendil, Sidre-Kapsi, Demirhisar, Misivri, Ahyolu, Üsküp ve Samakov idi⁶⁹⁰.

Tersane masraflarından olan yelken bezi ve onun ham maddesi olan iplik harcamaları için İstanbul gümrüğü, İstanbul kahve rüsumu ve duhan mallarından bazı gelirler ocaklık olarak tayin edilmiştir. Bazı dönemlerde bunlardan elde edilen gelirin tamamı bazı dönemlerde ise bir kısmı ocaklık olarak tayin edilmiştir. Ayrıca bütün yelken bezi masrafı tek bir ocaklık kaynağından karşılanmamış, farklı farklı ocaklık gelirlerinden bu masraflar temin edilmeye çalışılmıştır. Bu meyanda Bezcibaşı el-Hac Mehmet Efendi'ye iki bin yirmi dört top yelken bezi için 1720/1721'de alacağına 1.500 kuruşu İstanbul gümrüğünden, 1,203 kuruşu İstanbul kahve rüsumundan, 1,500 kuruşu ise İstanbul duhan gümrüğünden ödenmiştir. Ödemelerin hepsi 1719/1720 yılının muharrem ayında yapılmıştır⁶⁹¹. Adı geçen bezcibaşıya ödenen toplam miktar ise 4,253 kuruş olup bu ödemenin içinde iplik fiyatı, bükme ve dokuma ücreti vardır. Bu şekilde ocaklık gelirinin farklı kaynaklardan temin edilmesi tahsis edilen gelirden sürekliliği sağlama endişesi ile ilgili olmalıdır. Çünkü tek bir kaynağa bağlı kalmak, o kaynağın elden çıkması, kurumması ya da zayıflaması halinde bez teminini riske atma ihtimali taşımaktaydı. Ayrıca yüklü miktarda para gerektiren ödemelerin tek bir kaynağa bağlanması o kaynağı kurutabilirdi. 1730/1731'de aynı bezcibaşıya aynı ocaklık kaynağından yine 4,253 kuruşun ödenmiş olması adı geçen yerlerden tahsis edilen gelirin geçici değil sürekli bir gelir olduğunu göstermektedir⁶⁹². Sadece bezcibaşının masrafları için değil mübaşirin satın aldığı bez için üreticilere ödediği paranın bir kısmı da ocaklık yoluyla karşılanmaktaydı. Denebilir ki ocaklık sistemi yelken bezinin satın alınmasında en çok başvurulan finansman kaynağıdır. Belgelerde geçen ". . . senin

⁶⁸⁷ Orhan Kılıç, "Ocaklık", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 33. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2007, s. 317.

⁶⁸⁸ Pakalın, *age.* , C II. , s. 713

⁶⁸⁹ Tufan Gündüz (ed.), *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara, 2012, s. 201

⁶⁹⁰ Kılıç, s. 317

⁶⁹¹ Donanma kalyonları için her bir topu on beş zira' uzunluğunda ve bin yirmi dirhem ağırlığında olmak üzere senevi iki bin top yelken bezinin dokunması, Bezcibaşı el-Hac Mehmet'e ferman olunduğu zaman iplik bahası, bükme ve dokuma ücretleri için kendisine 4,253 kuruşun ödenmesine karar verilmiş ve bu miktar ücret İstanbul gümrüğü, kahve rüsumu ve duhan mallarından 1718/1719 senesi başından itibaren ocaklık olarak tayin edilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 3925, s. 34.)

⁶⁹² COA.MAD.d. No. 10321, s. 63.

*ma'rifetinle nesc ve teslim-i mahzen olan ocaklık bezi birer takım olmak üzere. . .*⁶⁹³ ifadesindeki "ocaklık bezi" ibaresi onun bu yönüne işaret etmektedir.

Bezcibaşı el-Hac Mehmet Efendi marifetiyle 1738/1739'de dokutulacak iki bin top tezgâh bezi için kullanılan ". . . ocaklık yelken bezlerinin dokumacısı olan. . ."⁶⁹⁴ ve ". . . ber-vech-i ocaklık beher sene dokutturulması tertib olunan. . ."⁶⁹⁵ ifadeleri Bezhane için ocaklık usulünün yegâne finansman usulü olduğu ihtimalini akla getirmektedir. 1780⁶⁹⁶ ve 1790/1791 yıllarında bile Bezhanenin iplik ve bez üretimi için ihtiyacı olan para, ocaklık usulüyle karşılanmaktaydı⁶⁹⁷. Uzun bir süre bu usulün yürürlükte kalması onun verimli ve işlevsel bir usul olarak genel kabul gördüğü şeklinde yorumlanabilir.

İstanbul'un cizye ve gümrük gelirlerinden⁶⁹⁸ bu ihtiyaç için ocaklık olarak belli miktarda bir pay ayrılmaktaydı. Bu meyanda 19 Mayıs 1768 tarihli bir takirde Dokumacıbaşı Yakup Çelebi marifetiyle donanma kalyonları ihtiyacı için Bezhanede dokunan iki bin top yelken bezinin erişlik ve argaçlık pamuk ipliği fiyatıyla bükme ve dokuma ücretleri için senelik 1,500 kuruşun İstanbul gümrüğü malından ödeneceği belirtilmiştir. Ocaklıklardan tahsis edilen miktar ihtiyacın şiddetine göre artırılabilceği gibi azaltılabilmekte ya da kesilebilmekteydi. Bahsedilen gümrük ve cizye gelirlerinden başka, kimi zaman diğer yerlerden de ocaklık tahsis edilebilmekteydi. Nitekim daha sonra simkeşhane gelirlerinden de buraya ocaklık yoluyla gelir tahsis edilmiştir.

Bezcibaşılara ücretleri doğal olarak ocaklık yoluyla ödenmekteydi. Bezcibaşı Yakup Efendi'nin alacağı olan 4,511 kuruş, 5 Mart 1774⁶⁹⁹ tarihinde kendisine İstanbul cizyesi malından tahsis edilen belli bir miktar paranın ocaklık⁷⁰⁰ olarak verilmesi suretiyle ödenmiştir. İstanbul cizyesi gelirleri yelken bezi temininde önemli bir ocaklık kaynağıdır. Her sene İstanbul cizyesi gelirlerinden 4,555 akçe, ocaklık yoluyla Tersane-i Amire'ye nakledilmiştir⁷⁰¹. Dokumacıbaşı İsmail de Bezhanede dokunan 2,000 top yelken bezi ve dokuma ücreti olan 97,500 kuruşu İstanbul gümrük emminden almıştır. Bu miktar ücreti aldığına dair kendisine talebi üzerine mahkeme huzurunda bir ilam verilmiştir. "...her bir sene ta'yin olunan dört bin iki yüz elli üç buçuk kuruş bin beş yüz dirhem ber-vech-i ocaklık ta'yin olunan İstanbul mukata'asından" ibaresi bu gümrükten yapılan ödemenin bir defaya mahsus değil sürekli bir uygulama biçimi olduğunu göstermektedir⁷⁰². 1787/1788'de Aydın, Menteşe ve Tirkemiş sancaklarından toplanması istenen on iki bin sekiz yüz yirmi kilogram pamuk ipliğinin bedeli olan 15,

⁶⁹³ Kaptanıderya Ali Paşa, 1736/1737 yılında donanma kalyonları için Bezhanede dokunan bezin yetersiz olduğunu haber vermiş ve bunun üzerine Tersane Emni el-Hac Murtaza'ya Bezhanede on bin top yelken bezi dokutmasını emredilmiştir. Yelken bezleri, Midilli'de inşa edilecek iki adet kalyon ile Tersane-i Amirede inşa edilen bir adet üç ambarlı büyük kalyon için kullanılacaktır. Bu yelken bezlerinin her bir topunun on beş zira'a uzunluğunda olması, erişlik ve argaçlık iplik bahası ile bükme ve dokuma ücretlerinin toplam 8,359 kuruş olması kararlaştırılmıştır. 1736/1737'de Mahzen-i Sürp'te bulunan ocaklık bezi, birer takım olmak üzere üç kalyona ancak yetmektedir. (bk. COA.MAD.d. No. 10336, s. 56.)

⁶⁹⁴ COA.MAD.d. No. 4380, s. 41.

⁶⁹⁵ İplikçi başı el-Hac Mehmet tarafından, 1740/1741 tarihinde ocaklık usulüyle dokutulması ferman olunan iki bin top Bezhane bezinin tamamıyla dokunup teslim olunması üzerine, kendisine Mahzen-i Sürp emini vekili olan Salih Efendi tarafından mahzen tezkiresi verilmiştir. Bu bilgi mahzen tezkiresinin ya bizzat Mahzen-i Sürp emini tarafından ya da onun vekili tarafından mühürlü olarak verilebildiğini göstermektedir. (bk. COA.MAD.d. No. 10338, s. 58.)

⁶⁹⁶ COA.MAD.d. No. 4122, s. 75.

⁶⁹⁷ COA.MAD.d. No. 3254, s. 109.

⁶⁹⁸ Dokumacıbaşı el-Hac İsmail Efendi'ye 1748 senesinde onun dokutmuş olduğu yelken bezlerinin iplik, bükme ve dokuma masrafları için İstanbul gümrük ve cizye mukataasından dört bin iki yüz elli üç buçuk kuruş bin beş yüz dirhem ücret kendisine ocaklık olarak tahsis edilmiştir. (bk. COA.C.BH.199:93:2.)

⁶⁹⁹ COA.MAD.d. No. 3254, s. 109.

⁷⁰⁰ Tersâne-i Amire'de donanma kalyonları için dokunan iki bin top yelken bezinin pamuk ipliği, bükme ve dokuma masrafları için 1772/1773 tarihinde İstanbul cizyesi malından senevi kırk bin beş yüz on bir guruş ücret ocaklık olarak tayin edilmişti. (bk. COA.C.BH.264:12178:2.)

⁷⁰¹ COA.C.BH.194:9125:3.

⁷⁰² COA.C.BH.199:9310:2.

000 kuruşdan 9,000 kuruşunun İstanbul cizyesi malından ödenmesi bu uygulamanın sadece yelken bezi değil pamuk ipliğinin bedelini de kapsadığını göstermesi açısından önemlidir⁷⁰³.



⁷⁰³ COA.C.BH.231:10741:3.

6. YELKEN BEZİNİN FİYAT VE MASRAFLARI

Ekonomik değer taşıyan her ürün gibi yelken bezinin de maliyet unsurlarından oluşan bir fiyat düzeyi ve belli bir miktarı bulan üretim masrafları bulunmaktaydı. Maliyet unsurlarının içine iplik, nakliye, bükme, dokuma ve işçilik ücretleri ile vergiler girmektedir. Bez üreticisine, masrafları için devletçe yapılmış olan ödeme onun temel motivasyon kaynağıydı. Devlet ise, resmi mubayaa rejimi gereği ocaklık yelken bezini önceden tayin etmiş bulunduğu narh fiyatı üzerinden fiyatlandırmakta ve bu narh fiyatı üzerinden üreticilere ödeme yapmaktaydı. Ödemiş olduğu ücreti ise mukataa ve gümrük gelirleri başta olmak üzere birçok kaynaktan parça parça karşılamaktaydı.

6.1. Yelken Bezi Fiyatı

Serbest piyasa koşullarında bir ürünün fiyatını arz-talep dengesi belirlemektedir. İktisat mantığıyla düşünülürse etkin bir ekonomide talep artışı ürün arzını aşarsa ürünün fiyatı yükselmektedir. Ancak bunun aksine ürün arzındaki yükseliş ürüne olan talebi aşarsa fiyatlar düşmektedir. Kazanç anlamında birincisinde üreticiler ikincisinde ise tüketiciler kazanmaktadır. Arzı belirleyen faktörler ise çeşitlidir. Üretim kapasitesi, ham madde fiyatları, işçilik maliyetleri, enflasyon, devalüasyon, ulaştırma giderleri ve vergiler bunların başında gelmektedir. Üreticinin ve tüketicinin rasyonel hareket eden birer varlık olarak ekonomik faaliyetlerinde kâr ve kazanç motivasyonu ile hareket edeceği varsayılmaktadır. Yani üretici üretim maliyetleri üzerinde ne kadar yüksek fiyattan satış yaparsa o nispette kâr ederek üretimi artırma eğilimine girmektedir. Tüketici ise ürünü ne kadar maliyetine ya da maliyetinin altında bir fiyatla satın alırsa o nispette kâr ederek daha çok ürün alma eğilimine girmektedir. Arzu edilen her iki kesimin de kâr ettiği bir fiyat dengesinde tarafların uzlaşmasıdır. Üretici açısından zorunlu tüketim malları için maliyetin altında gerçekleşen satışlar, onun zarar ederek bir süre sonra iflas etmesine ve piyasadan çekilmesine neden olmaktadır. Böylece lüzumlu tüketim maddelerinin miktarı azaldığı için ya karaborsaya düşmekte ya da istiflenerek tamamen bulunamaz hale gelmektedir. Bu da devletin, bir yandan ithalata yönelmesine ve dışa bağımlı bir ekonomik yapıya evrilmesine sebep olurken bir yandan da işsiz kalan insanların yol açacağı sosyal sorunların toplumsal barışı tehdit etme riskiyle yüzleşmek zorunda kalmasına neden olmaktadır. Yine fiyatlar tüketici açısından aşırı yükseldiğinde bu defa bu ürünler, dar ya da düşük gelirli tüketiciler için erişilemez hale gelmektedir ki bu durum kaçakçılık gibi yine devletin mücadele etmesini gerektiren güvenlik sorunlarına yol açmaktadır. Devletler bunun için narh, sübvansiyon, destekleme alımları ya da ilave vergi artışı gibi araçlarla fiyat düzeylerine müdahale etmektedirler. Osmanlı Devleti'nde ise ekonomik hayata hâkim olan iaşecilik, fiskalizm ve gelenekselcilik ilkeleri nedeniyle üretim üzerinde sıkı bir devlet denetimi kurulmuştur. Lonca sistemi katı kurullarla sermaye, ham madde, ustalık, dağıtım, işçilik ve maliyetler üzerinde oluşturduğu tekeli sistem ile ekonominin üretim güçlerini kontrol etmektedir. İşadami açısından yeni bir yatırım yapmak, işyeri hacmini büyütme, iş hacmini geliştirmek, işçi çalıştırmak, yurt dışına ihracat yapmak ya da yurt dışından ithalat yapmak gibi ekonomik faaliyetler lonca ve devlet tarafından sıkı bir denetim altında tutulmakta ve üretici ile tüketici arasındaki ekonomik ilişkiler hassas bir denge üzerinden yürümektedir. Dış ekonomik sebeplerle ya da iç ekonomik gelişmelerin etkisiyle fiyatlarda meydana gelecek hızlı yükselme ya da gerileme sonucunda üretici ve tüketici arasındaki mevcut denge bozulacak olursa devlet "narh" uygulaması ile eski durumu geri getirmektedir⁷⁰⁴.

Osmanlı ekonomisi düzeninde üreticiler, genelde küçük işletmeler şeklinde örgütlenmiş olup, yurt dışına ihracat yoluyla ürün satarak büyüyen büyük işletmelere ve bunların sahibi olan örgütlü burjuvazi zümrelerine rastlanmamaktadır. Esasen devletin ekonomi politikası ihracata dayalı bir büyümeyi engellemektedir. Çünkü devletin iktisadi yaşamına egemen olan üç ilkedenden biri olan provizyonizm (iaşecilik) ülke içinde tüketim malzemelerinin bol ve ucuz şekilde bulunmasını amaçlamakta olup bu yüzden

⁷⁰⁴ Cihan Özgün, "Osmanlı Ekonomi Politigine Kısa Bir Bakış, (XVIII-XIX. Yüzyıllar)", *Tarih Okulu*, 2008, S I. , s. 8.

ithalatı özendirmekte ve bu malzemelerin azalmasına neden olacağı için ihracatı kısıtlamaktadır. İşin özü ihracata dayalı büyüme stratejisi Avrupa merkantilizminin bir büyüme stratejisidir ve loncaların denetimindeki Osmanlı ekonomisinde kendisine yer bulamamıştır. Devletin, özel teşebbüsün elinde onların büyüyerek şirketleşmesine yol açacak doğal dinamiklere müdahale ettiği de görülmektedir ki bunların başında yelken bezinin de tabii olduğu miri mubayaa rejimi gelmektedir⁷⁰⁵.

Devletin ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetler 18. yüzyılın ikinci yarısında askeri zorunluluklarla hızla arttığı zaman devlet gelirleri aynı oranda artmadığı için miri mubayaa rejimi daha yoğun bir şekilde işletilmiştir. Pamuklu bez, iplik, kereste, demir, zift, kendir vb. askeri ihtiyaca cevap veren malzemeleri üreten ve bunların ticaretini yapanlar üzerine bu yolla yeni yükler getirilmiştir. Devlet bu malları aynı vergi tahsili usulüyle kim ne kadar üretiyorsa ondan o kadar almaya çalışmaktaydı. Bu durum, gelişme potansiyeline en çok sahip olanları cezalandırıcı ve caydırıcı bir etkiye yol açmış dolayısıyla sermaye birikimini engelleyici bir mekanizmanın işlemesine neden olmuştur⁷⁰⁶.

Yelken bezi özel şahıslar ya da Bezhane tarafından üretilse bile devletin stratejik ürünleri arasında yer alması nedeniyle devlet tarafından gerçekleştirilen "narh" merkezli birçok müdahalenin konusu olmuştur. "Sâbık fiyat" uygulaması bu narh uygulamasının bir yansımasıdır. Öneme binaen yelken bezi de altın, gümüş, silah, barut, güherçile ve benzeri diğer stratejik ürünler gibi yurt dışına satılması bazen yasaklanmıştır. Böylece onun iç piyasada yeterli miktarda bulunması ve fiyatının makul seviyelerde kalması arzu edilmiştir.

Yelken bezinin piyasa fiyatlarını etkileyen iç ve dış kaynaklı birçok olgu bulunmaktaydı ve bunların başında enflasyon gelmekteydi. Enflasyon daha çok paranın tağışş yani devalüe edilmesinden kaynaklanmaktaydı. Osmanlı Devleti, 1683 II. Viyana Kuşatması sonrası Kutsal İttifak'la ya da 17. yüzyılda Venediklilerle yaptığı Girit Savaşı benzeri uzun savaşlarda nakit para sıkıntısına düşmüştür. Nakit para sıkıntısına yol açan bu savaşların dışında Osmanlı ordusunda yaşanan yapısal değişim ve dönüşümün de bu sorunun yaşanmasında etkili olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı ordusunda yaşayan bu yapısal değişim ve dönüşümün asıl nedeni ise Avrupa ordularının Osmanlı devleti'ne karşı edinmiş olduğu yeni savaş yöntemleri ve savaş silahlarıydı. Çünkü Avrupa'da ateşli silahlar yaygınlaştıkça bunu kullanan piyade ve topçu askerler ön plana çıkmıştır. Avrupa'da kara ordularına paralel şekilde donanmalar da teknolojik gelişmelerin de neticesinde nitelik ve nicelik olarak büyümüştür. Bu yeni askeri organizasyon karşısında Osmanlı Devleti, savaşlarda aldığı mağlubiyetlerin de etkisiyle Avrupa'daki yeniliğe ayak uydurmak istemiştir. Tımarlı sipahilere yeni savaş aletlerini ve usullerini öğretmek güçtür. Onlar eskiden beri at sırtında ok, mızrak ve kılıç gibi klasik usullerle savaşmak eğilimindeydiler. Padişaha bağlı kapıkulu ordusuna kıyasla gelenekselci yapıları güçlü olan tımarlı sipahilere yenilikleri benimsetmek daha zordur. Üstelik padişahın otoritesinin nispeten güçlü olduğu İstanbul dışında yani taşrada etkili olarak örgütlenmeleri bunu daha da zorlaştırmaktaydı. Oysa aylıklarını padişahıtan alan ve varlıklarını ona borçlu kapıkulu ordusu böyle değildir. Duygusal ve maddi yönden padişaha bağlı oldukları için ve İstanbul dâhil belli yerlerde yaşamaları dolayısıyla kontrolleri daha mümkün görünerek bunların mevcudu arttırılmıştır. Bu sebeplerin etkisiyle kapıkulu askerlerinin yeni savaş yöntemleri ve savaş silahlarını daha hızlı ve istekli benimseyeceği devlet katında genel kabul görmüştür. Bu kabulün etkisiyle devşirme olmayanların bile ocağa kabul edildiği bir süreçte kapıkulu ordusuna mensup olan askerlerin sayısı 18. yüzyılda yüz elli bin rakamına dayanmıştır. Bu da devletin personel harcamalarını muazzam şekilde arttırmış bu yeni vergiler olarak reayaya yansımıştır. Devletin kapıkulu ordusunun ulufelerine yetememesi ve sık sık padişah değişikliklerinin yaşandığı bir dönemde dağıtılan cülus bahşişleri nakit para sıkıntısını daha da arttırmıştır. Üstelik verimliliği düşük bu kitlenin savaşlarda başarı kazanamaması sonucu, mevcut gelir kaynağını büyütecek yeni toprakların kazanılması

⁷⁰⁵ Özgün, *age.*, s. 8

⁷⁰⁶ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötügen Neşriyat, 13. Baskı, 2016, İstanbul, s. 232.

bir tarafa, mevcut gelir kaynağı olan toprakların kaybını da beraberinde getiren yıpratıcı bir süreç yaşanmıştır. Bu mali ve ekonomik sorunlar karşısında devlet, önce paranın değerinde indirim giderek devalüasyona başvurmuştur. Bu minvalde kıymetli madenlerden üretilen mamul eşya stokları darphanede eriterek para haline getirilmiştir. Ayrıca 1774'te esham adı verilen iç borçlanmaya gidilmiş ve bunu sistematik hale getirmiştir. Bu yollarla elde edilen gelir, masrafları karşılamaya yine yetmeyince bazı fevkalade tedbirlere gündeme gelmiştir ki bunlar arasında en kayda değer olanı müsadere usulüydü. Müsadere suç işleyen devlet görevlilerinin mal varlığına devletçe el konulmasıdır. Devlet, 1770'lerden itibaren müsadereyi artan bir yoğunlukta kullanmaya başlamıştır⁷⁰⁷.

Sorun sadece iç faktörlerden kaynaklanmamaktaydı. Sorunun dışarı bakan yönleri de bulunmaktaydı. Bu doğrultuda 16. yüzyıldan itibaren coğrafi keşifler sonucunda elde edilen Amerikan altın ve gümüşü çok geçmeden Osmanlı piyasasına akmaya başlamıştır. İç pazarlarda bol ve ucuza alınabilen bu değerli madenlere talep artınca Osmanlı akçesinin değeri düşmüştür. Değişen ticaret yollarının da etkisiyle Akdeniz ticaretinden devletin elde ettiği gelir de azalmış ve devlet, bunu önlemek için Hint seferleri düzenleyip Aden ve Kızıldeniz'de hâkimiyet tesis etmeye çalışmış ise de Portekizlileri buradan uzaklaştırmaya muvaffak olamamıştır⁷⁰⁸.

Yelken bezi üreticisini zorda bırakan fiyat artışı 18. yüzyılda, 17. yüzyıldaki temposuna göre giderek hızlanmış ve 1760'lardan 1800'e kadar %200'ü aşmıştır. 1790-1800 arası dönemde enflasyonun hızı o zamana kadar pek görülmemiş bir boyuta ulaşarak üzere yıllık %5 civarına yükselmiştir. Loncaların kontrolünde olan ve katı kurullarla yönetilen Osmanlı ekonomisi, bu yeni durumu anlayacak ve bu yeni duruma uyum sağlayacak esnekliğe ve anlayışa sahip değildir. Devlet harcamaları bu koşullar altında normal yıllardaki fiyat artışları derecesinde olmamakla beraber önemli oranlarda artış göstermiştir. Devletin 1761 ile 1785 arasında yıllık harcama miktarı %30 civarında artmış ve bu savaş yıllarında %100 derecelerine kadar yükselmiştir. Harcamalardaki bu artışa karşılık aynı dönemde bütçenin vergi gelirleri mevcut olanların bir bölümünde tarifelerin yükseltilmesine rağmen ekonomik faaliyetin küresel hacmindeki azalmanın bir ifadesi olarak da yorumlanabilecek bir durgunluk içinde kalmıştır. Bütün bu değişmelerin maliye bakımından anlamı ise giderek büyüyen bütçe açıklarının önemli bir sorun haline gelmesiydi⁷⁰⁹.

Yüksek enflasyonun geçerli olduğu bir ekonomik ortamda, serbest piyasa mantığı içerisinde en fazla etkilenenler belli bir aylığı olan sabit gelirlilerdir. Memurların aylığını piyasa değil kamu otoriteleri belirlediği için bunların yeni güncel fiyatlara uyum esnekliği düşüktür. Oysa mamul eşya ticareti yapan tüccarların ve mal ve hizmet satan esnafların buna uyum esnekliği yüksektir. Devletin narh uygulamasına takılmamak koşuluyla iç ve dış piyasaya tarımsal ürün satan çiftçilerin de uyum esnekliği yüksektir. Tüccarlar ve esnaflar, fiyat artışlarını üretmiş oldukları ürünün fiyatına ekleyerek tüketiciye yansıtabilmektedirler. Böylece onlar enflasyondan daha az etkilenme şansına sahiptirler. Ama yelken bezi üreticilerinin böyle bir şansı yoktur. Her şeyden önce Osmanlı Devleti'nde monetarizasyon yani para ekonomisi fazla gelişmemiştir. Ulaşım koşullarının da geri olması nedeniyle kaza ve büyük yerleşim yerlerinin birbirine olan görece uzaklığı, ticari faaliyetlerin Avrupa'daki benzerleri gibi gelişmemesine ve dolayısıyla para kullanımının yaygınlaşamamasına neden olmuştur. Halk vergilerini tarım, hayvancılık, ormancılık gibi sektörlerde devlete nakdi olarak değil çoğunlukla aynı olarak ödemekteydi. Dahası birçok ürün için geçerli olan narh uygulaması üreticinin ham maddede yaşanan yüksek fiyat artışlarını tüketiciye yansıtmaya engellemiştir.

Teorik olarak devlet, savaş için ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetleri, serbest pazar koşullarının dışına çıkmadan satın almakta ve bunun için gerekli olan geliri de

⁷⁰⁷ Tuncay Ögün, "Müsadere", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 32. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2006, s. 67.

⁷⁰⁸ Cengiz Orhonlu, "Seydi Ali Reis", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, Edebiyat Fakültesi Matbaası, Sayı 1, İstanbul, 1970, s. 49.

⁷⁰⁹ Genç, *age.*, s. 213.

ekonomiden adil bir şekilde nakden toplanan vergilerden sağlayarak belli sektörlerle transfer etmekte ise savaşın ekonomide meydana getireceği muhtemel değişim, istihdam ve üretim kompozisyonunda savaş için üretim yapan sektörler lehinde bir genişleme, savaş dışı üretim yapan sektörlerde ise bir daralma şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu meydana askeri elbise üreten sektörler savaş ortamında büyür, askeri araçlar geliştiren işletmeler değerlendirilir, silah sanayi gelişir. Eğer savaştan önce ekonomi tam istihdam seviyesinde ise bu değişim oranında toplam refahta bir azalma görülür. Savaşın bitiminde ise ekonominin başlıca sorunu, üretim ve istihdam kompozisyonunu tekrar sivil ihtiyaçlara intibak ettirmek ve refahı eski seviyesine çıkaracak ekonomik güçleri harekete geçirmekten ibarettir. Ancak bu anlatılan senaryonun tersine, devlet savaş için ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetleri herhangi bir nakdi ödeme yapmadan bu mal ve hizmetleri üreten gruplardan vergi şeklinde aynı olarak tahsil ederse, ekonomide meydana gelecek değişimler yukarıdakinden farklı olmaktadır. Böyle bir durumda savaş için talep edilen mal ve hizmetleri üreten sektörlerde genişlemeye neden olacak ve üretim artışına yol açacak mekanizmalar işlememektedir. Aksine bu sektörlerde üretim, düşük fiyatlar yoluyla sınırlanmış olduğu için büyüme ve genişleme değil daralma ve küçülme eğilimleri beklenmektedir. Dolayısıyla daralma eğilimi bütün ekonomiye yayılarak üretimin azalması ile birlikte verimliliğin de düşmesine neden olmaktadır. Bu ise iktisadi büyümenin aşağı yukarı zıttı olan iktisadi küçülme diye nitelendirebileceğimiz çok özel bir sürecin işlemeye başlaması anlamına gelmektedir. Yelken bezi üretiminde bu ikinci durum geçerli olmuştur⁷¹⁰.

Yelken bezi ve pamuk ipliği üreticileri, oranı devletçe belirlenmiş bir kur üzerinden her sene artan oranda yelken bezini mübaşire teslim etmek zorundaydı. Pamuk üreticileri için de bu husus geçerliydi. Serbest piyasadan çok devlete ürünlerini sattıkları için yeni duruma fiyatlar yönünden adapte olmaları zordur. Üretim üzerindeki devlet kontrolü belirtildiği üzere fazladır. Dahası bu üreticilerin Avrupa'da örneklerini gördüğümüz banka türü kuruluşlardan kredi sağlayarak üretim hacimlerini büyütme imkânı da yoktur. Ucuz işgücü kullanmak suretiyle üretim maliyetini düşürmek isteseler nüfus hareketleri üzerindeki sıkı devlet kontrolü, bol ve vasıflı iş gücünün mobilize olmasını engellemekteydi. Üreticinin ürününü ihraç ederek zararını telafi etmesi de mevcut koşullarda güçtür. Çünkü yelken bezinin ihracı yasaklanmıştır. Bu durumda bazı yelken bezi imalathaneleri kapanırken bazıları miktarı ve kaliteyi düşürmüştür. Piyasadan çekilme olgusuna karşı direnen imalathanelerin birçoğu ise kaçakçılığa yönelerek daha yüksek fiyat teklif eden Avrupalı tüccara ürününü satmaya yönelmiştir. Bu da piyasadan bu ürünün büyük ölçülerde çekilmesine yol açmış devlet ve üretici arasında yeni sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Ürünün sahip olduğu fiyat düzeyi, üretici açısından üretim miktarını belirleyen gerçek olguydu. 18. yüzyılda üretici açısından yelken bezi arzını belirleyen gerçek faktör ürüne, devletçe ödenen resmi fiyattır. (bk. Tablo 6.7) Ancak bu fiyatın üretim maliyetlerini karşılayıp karşılamadığı önemliydi. Karşılıdığı müddetçe bir sorun yoktu ancak karşılamadığında üretici ürünü istifleyerek, ağırlığını düşürerek, uzunluğunu kısaltarak ya da eksik ve geç teslimat yaparak kendine has çözüm yolları bulmaktaydı.

Tablo 6.7.'de yıllar itibarıyla yelken bezine ödenen meblağlar verilmiştir⁷¹¹:

⁷¹⁰ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 214

⁷¹¹ Boğazhisarı ve havalisinden üç bin topu mayistra ve üç bin topu alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin toplanması sonucunda 7,350 kuruş masraf olduğu hakkında 1774/1775 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10392, s. 43; Boğazhisarı ve havalisinden üç bin topu mayistra ve üç bin topu alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin her bir vukuyyesine 147 akçe ödenmek koşuluyla toplanması sonucunda 7,350 kuruş masraf olduğu hakkında 1777/1778 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10398. s. 73; donanma kalyonları ve sefineleri için mutad üzere icap eden bahaları İstanbul'dan mübaşir tayin edilen kişi eliyle sahiplerine eda olmak şartıyla verilen mühürlü suret mucebince altı bin top bezin Boğazhisarlarından temin edilmesi hakkında 6 Kasım 1778 tarihinde yazılan arz için bk. COA.MAD.d. No. 10398. s. 82; Bezicibaşı Yakup Efendi tarafından dokunan dört bin top ocaklık yelken bezlerinin erişlik veargaçlık pamuk ipliği ile bükme ve dokuma bahası olarak devlet tarafından 10,000

Tablo 6.7. Yıllar İtibarıyla Yelken Bezine Ödenen Ücret.

Yer	Tarih	Fiyatı(Akçe/Kuruş)
Tüccar	1703/1704	1,833 Kuruş
Tüccar	1708/1709	5,827 Kuruş
Tüccar	1709/1710	1,849 Kuruş
Bezhane	1711/1712	330 Kuruş
Boğazhisarı	1711/1712	50,000 Kuruş
Bezhane	1716/1717	5,000 Kuruş
Bezhane	1718/1719	4,253. Kuruş
Bezhane	1720/1721	4,253 Kuruş
Bezhane	1722/1723	4,253 Kuruş
Bezhane	1735/1736	30,000 Akçe
Boğazhisarı	1735/1736	7,350 Kuruş
Bezhane	1737/1738	20,659 Kuruş
Boğazhisarı	1737/1738	12,250 Kuruş
Kıbrıs	1744/1745	22,630 Kuruş
Biga Ve Karesi	1746/1747	6,603. Kuruş
Boğazhisarı	1748/1749	88,200 Akçe
Boğazhisarı	1753/1754)	7,350 Kuruş
Bezhane	1754/1755)	5,233 Kuruş
Bezhane	1756/1757	4,253. Kuruş ⁷¹²

kuruşun ödenegeldiğine dair 1780 tarihli arz için bk. COA.C.BH.247:11474:1; tersane eminleri marifetiyle satın alınması ferman olunan on iki bin top yelken bezinin dokuz bin top kadar eksik kaldığına dair 1780 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 4122, s. 59; Boğazhisarı ve havalisinden ü üç bini mayistra ve üç bini alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezi için toplam 882,000 akçe ödendiğine dair 1780 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10402, s. 88; donanma kalyonlarının yelkenleri için üretilen altmış bin zira' yelken bezinin iplik,dokuma ve bükme masrafları için 9,000 kuruşun 1783/1784 senesine mahsuben İstanbul cizyesinden teslim alındığına dair tezkire için bk. COA.C.BH.244:1133:1; Donanma kalyonlarının yelkenleri için Boğazhisarlarından toplanan on iki bin top yelken bezinden mayistralık olanların her bir topunun sekiz yüz dirhem (1,4 kg) ve albortalık olanların her bir topunun altı yüz dirhem (1,06 kg) ağırlığında bezlerden oluştuğuna dair 1784/1785 tarihli karar için bk. COA.C.İKTS.12:567:3; İstanbul tüccarlarından satın alınan iki bin dört yüz top yelken bezi için 1784/1785 yılında 6,180 kuruş masraf yapıldığına dair arz için bk. COA.C.BH.60:2819:1; Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa tarafından donanma kalyonlarının bezleri için 5,416 kuruşun harcanmış olduğuna dair 1789/1790 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 3365, s. 114; Tersane Emni Osman Ağa tarafından 1792/1793 senesi için Boğazhisarı ve havalisinden altı bin top yelken bezinin her bir vukiyyesi 147 akçeden satın alınması hakkındaki 3 Haziran 1792 tarihli arz için bk. COA.C.BH.22:1039:1;

⁷¹² Donanma kalyonları için Boğazhisarından satın alınan ağırlığı bin dirhemden (1,9 kg) bin iki yüz top beze 261,000 akçe, ağırlığı sekiz yüz dirhemden (1,4 kg) iki bin top beze 290,000 akçe, ağırlığı altı yüz dirhemden (1,06 kg) bin top bez için 120,000 akçe ki toplam dört bin iki yüz top bez için 5,216 kuruş ödendiğine dair 1785/1786 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 2485, s. 57; tersane emini tarafından tüccardan pazarlık yoluyla alınan yelken bezinin her topuna 146 akçeden alınan bin dokuz yüz altmış üç top beze ücret olarak 47,338 akçenin ödeneceğine dair 1709/1710 tarihinde düzenlenen mahzen tezkiresi için bk. COA.MAD.d. No. 2485, s. 66; kalyonlar için Bezhane'de dokunup Ustabaşı el-Hac Mehmed tarafından Kurşunlu Mahzene teslim olunan bin üç yüz yirmi top yelken bezinin 1711/1712 tarihli arz için bk. COA.C.BH.30:1407:1; Boğazhisarı ve Bezhane'den temin edilecek elli bir bin yedi yüz top yelken bezi için 30,000 kuruş masraf yapılacağına dair 1711/1712 tarihli hazine tezkiresi için bk. COA.MAD.d. No. 2895, s. 38; Bezhane'de dokunacak yıllık on dört bin yüz altmış top yelken bezi için İstanbul gümrük mukataası, İstanbul duhan gümrüğü ve simkeşhane mukataası mallarından her ay 2,000 kuruşun ocaklık olarak tayin edilmiş olduğuna dair yazılmış olan arz için bk. COA.C.BH.104:5034:2; Dokumacıbaşı el-Hac Mehmet tarafından dokunan iki bin top yelken bezi masrafları için 4,253 buçuk kuruşun 1718/1719 tarihinden itibaren İstanbul gümrüğü, kahve rüsumu ve duhan mallarından ocaklık olarak tayin edilmiş olduğu hakkında düzenlenen mahzen tezkiresi hakkında bk. COA.MAD.d. No. 3925, s. 34; Bezcibaşı el-Hac Mehmet Çelebi tarafından her sene dokunması ferman olunan iki bin top yelken bezinin masraflarının 4,253 kuruş tuttuğu ve bunun 1,500 kuruşunun İstanbul gümrüğü, 1,253 kuruşunun İstanbul

Boğazhisarı	1757/1758	7,350 Kuruş
Boğazhisarı	1758/1759	7,350 Kuruş
Bezhane	1760/1761	4,253 Kuruş
Bezhane	1760/1761	8,323 Kuruş
Bezhane	1760/1761	1,666 Kuruş
Boğazhisarı	1765/1766	7,350 Kuruş
Boğazhisarı	1766/1767	7,350 Kuruş
Boğazhisarı	1172/1173	7,350 Kuruş ⁷¹³
Boğazhisarı	1774/1775	7,350 Kuruş
Boğazhisarı	1775/1776	7,350 Kuruş
Boğazhisarı	1777/1778	7,350 Kuruş
Boğazhisarı	1779/1780	2,350 Kuruş
Bezhane	1780	10,000 Kuruş
Boğazhisarı	1780	11,025 Kuruş
Boğazhisarı	1780	7,350 Kuruş
Bezhane	1783/1784	9,000 Kuruş
Boğazhisarları	1784/1785	6,180 Kuruş
Boğazhisarları	1785/1786	882,000 Akçe
Bezhane	1786/1787	19,000 Kuruş
Boğazhisarı	1786/1787	7,500 Kuruş
Tüccar	1787/1788	2,000 Kuruş
Bezhane	1787/1788	31,666 Kuruş
Boğazhisarı	1787/1788	7,350 Kuruş
Boğazhisarı	1791/1792	882, 000 Kuruş
Boğazhisarı	1791/1792	7,350 Kuruş

kahve rüsumu ve 1,500 kuruşun İstanbul duhan gümrüğü mukataasından ödenmesinin kararlaştırılmış olduğuna dair 1711/1712 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 3133, s. 47; Bezcibaşı el-Hac Mehmet Ağa tarafından her sene otuz bin zira'dan (22,732 m) iki bin top bezin dokunacağı ve bu bezin her topunun 11,3 m olacağına dair 1735/1736 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10177, s. 14; Boğazhisarı ve havalisinden toplanan mayıstralık ve albortalık toplam altı bin top yelken bezi için 7,350 kuruş masraf yapıldığına dair 1735/1736 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10332, s. 53; Bezhane dokutturulan iki bin top bez için erişlik ve argaçlık ipliği ile bükme ve dokuma masrafları olarak 7,359 kuruşun sarf edildiğine dair 1736/1737 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10336, s. 56; donanma kalyonları için Boğazhisarı ve havalisinden Tersane Emmini el-Hac Ebu Bekir tarafından satın alınan altı bin top yelken bezi için 7,350 kuruş masraf yapıldığına dair 1752/1753 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10336, s. 50; COA.AE.SMHD.I.172:13164:1; Tersane Emmini el-Hac Ebu Bekir tarafından 1754/1755 senesi için üç bin topu mayistra ve üç bin topu alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin Boğazhisarı ve havalisinden satın alınmış olduğu ve toplam masraf olarak her bir topu 147 akçeden toplam 7,350 kuruşun yapılmış olduğunu bildiren 1753/1754 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10357, s. 40; dört kıta kalyona gerekli olan yirmi bin zira' (15,154 m) yelken bezi için sefer rayiciyle 3,333 kuruş ve 1,500 top Boğaz bezi için 1,900 kuruş masraf yapılmış olduğunu bildiren 1754/1755 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10357, s. 55; kalyon yelkenleri için Bezcibaşı el-Hac İsmail tarafından her sene dokunan iki bin top bezin erişlik ve argaçlık iplik ile bükme ve dokuma ücreti olarak İstanbul gümrüğü malından senevi 1,500 kuruşun ocaklık olarak tayin edilmiş olduğunu bildiren arz için bk. COA.AE.SOSM.III. 46: 3272: 2; Boğazhisarı ve havalisinden 1757/1758 senesi için satın alınan altı bin top yelken bezi için 7,350 kuruş masraf yapılmış olduğunu bildiren arz için bk. COA. MAD. d. , No. 10364, s. 64; donanma kalyonları için gerekli olan yelken bezleri Bezhane dokunmakta iken İstanbul ve Galata havalisindeki bazı kişilerin kaçak destgâhlar işlettikleri ve ürünlerini tüccar gemilerine sattıkları, bu sebeple de pamuk ipliğinin piyasadan çekilmesi sebebiyle fiyatının yükselmiş olduğunu bildiren 1760/1761 tarihli arzuhal için bk. COA. C. BH. 9: 446:1; Karadeniz muhafazası için donatılması ferman olunan kalyonların yelkenleri için elli bin zira' (37,887 m) yelken bezinin toplam masrafının 8,333 kuruş tuttuğuna dair arz için bk. COA.MAD.d. No. 3168, s. 87; Tersane Emmini İbrahim tarafından tayin edilen mübaşir tarafından ücretleri nakit ve peşin ödenmek şartıyla Boğazhisarı ve havalisinden albortalık ve mayıstralık toplam altı bin top yelken bezinin satın alınması halinde toplam masrafının 7,350 kuruş tutacağı hakkında 1757/1758 tarihinde yazılan arz için bk. COA.MAD.d. No. 10364. 64.

⁷¹³ COA.MAD.d. No. 10390, s. 79.

Bezhanе	1793/1794	34,918 Kuruş
Boğazhisarı	1795/1796	12,750 Kuruş
Tirkemiş	1796/1797	4,500 Kuruş
Bezhanе	1796/1797	1,556 Kuruş
Boğazhisarı	1796/1797	12,750 Kuruş
TOPLAM		1,635,397 Kuruş 1,000,2 Akçe

Yukarıdaki tablodan anlaşılacağı üzere devletçe satın alınan yelken bezi miktarı arttıkça devlet hazinesinden buna ödenen ücret de artmaktadır. Savaş zamanlarında daha çok yelken bezi satın alınacağına göre daha çok para devletin kasasından çıkacaktır. Bu verilerden paranın değer kaybının satın alınan yelken bezine nasıl etki ettiğini takip etmek pek mümkün olmasa da paranın değerinde yapılan indirimlerin aynı miktar beze daha fazla ücret ödenmesi sonucunu doğuracağı açıktır. Üreticiye ödenen paraya sadece dokuma değil, iplik ve nakliye ücreti de dâhildir. Bu durumda yelken bezinin hazine üzerindeki maliyeti artmaktadır. Bu tabloda ödenen ücretlerden yola çıkarak Boğazhisarı'nın Tersane-i Amire'ye önemli miktarda yelken bezi sağladığı sonucuna da ulaşılabilir. 18. yüzyıldan çıkıp 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde bile 1 Aralık 1824 tarihinde, Boğazhisarı'ndaki üreticilerden resmi fiyatı üzere üç bin top alborta bezini dokumaları ve dokumuş oldukları bezin her bir topuna 300 akçe ödeneceği bildirilmekteydi⁷¹⁴. Lakin üreticinin üretim gücü de Osmanlı sanayisinin rekabet gücü de bu tarihte 18. yüzyılın çok gerisine düşmüştür.

Üretilen yelken bezi miktarına bakmak üreticinin üretim gücü hakkında fikir edinmeye yardımcı olabilmektedir. (bk. Tablo: 6.8.). Üretim miktarı aynı zamanda yelken bezi üretiminde uzmanlaşmış kaza ve kuruluşları da daha iyi görmemizi sağlamaktadır⁷¹⁵.

Aşağıda yıllar itibarıyla Boğazhisarı ve havalisinden toplanan yelken bezi miktarları verilmiştir⁷¹⁶:

⁷¹⁴ Günay Korkmaz, *Çanakkale'nin (Kal'a-i Sultaniyye) H. 1239-1243 (M. 1823-1827) Tarihli Şer'iyе Sicili Transkripsiyonu ve Değerlendirme*, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2013, s. 238-239.

⁷¹⁵ COA.MAD.d. No. 4875, s. 28.

⁷¹⁶ Boğazhisarı ve havalisinden her vukiyyesi 147 akçeden üç bini mayıstralık ve üç bini albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin toplanmasına dair 1774/1775 arz için bk. COA.MAD.d. No. 10392, s. 43; Boğazhisarı'ndan beş bin top ve Geliboludan beş bin top olmak üzere toplam bin toptan 1,113,877 m uzunluğunda yelken bezinin toplanması hakkındaki 24 Aralık 1773 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10391, s. 86; Bezciabaşı Yakup Efendi tarafından vukiyyesi 38 akçeden 60,619 m uzunluğunda yelken bezi dokunması hakkındaki arz için bk. COA.MAD.d. No. 10398, s. 82; Dokumacıbaşı Yakup Efendi tarafından altı bin altı yüz altmış altı vukiyye (8544 kg) iplik kullanılarak toplam yüz yirmi bin zira' (90,928 m) uzunluğunda yelken bezi dokunması hakkındaki 20 Haziran 1781 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 4122, s. 75; tersane emini tarafından 1780 tarihinde elli yedi bin beş yüz zira' (43.570 m) yelken bezinin Mahzen-i Sürp'e teslim olunduğuna dair tezkire için bk. COA.MAD.d. No. 4122, s. 59; tersanede bulunan on gemi için beş bin iki yüz otuz yedi top ve Karadeniz'de olan gemiler için altı bin top ve sekiz adet kırlangıcın trinkete yelkenleri için sekiz yüz top olmak üzere toplam on iki bin dokuz yüz yirmi sekiz top bezden iki bin topunun Mahzen-i Sürpe teslim edildiğine dair 1783/1784 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 4375, s. 77; Çardaklı Emir Ali Ağa tarafından Boğazhisarı ve havalisinden 1785 ve 1786 seneleri için toplam on iki bin top yelken bezinin mahzene teslim olunduğuna dair 17 Haziran 1786 tarihli mahzen tezkiresi için bk. COA.MAD.d. No. 10410, s. 74; Boğazhisarı ve havalisinden her topu 147 akçeye gelecek şekilde üç bini mayıstralık ve üç bini albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki 1787/1788 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10413, s. 114; Boğazhisarı ve havalisinden beş bin top yelken bezinin toplanıp 5,000 kuruş masraf yapıldığı hakkındaki 26 Haziran 1787 tarihli mahzen tezkiresi için bk. COA.MAD.d. No. 10412, s. 101; Midilli sahasında kalyon inşasına memur olan dergâh-ı âli kapıcıbaşılarından Süleyman Ağa'nın buradaki kalyonlar için on adet mancana yelken istediği ve bunların Mahzen-i Sürpe bulunduğuna dair 10 Nisan 1787 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10412, s. 103; Boğazhisarı ve havalisinden üç bini mayıstralık ve üç bin top albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin

Tablo 6.8. Yıllar İtibarıyla Boğazhisarı ve Havalisinden Toplanan Yelken Bezi Miktarları.

SENE	TOPLANDIĞI YER	MIKTAR (Top)
1113 (1701/1702)	Kilitbahir	1,000
1115 (1703/1704)	Boğazhisarı	2,180
1116 (1704/1705)	Kilitbahir-Seddülbahir	5,000
1120 (1708/1709)	Boğazhisarı	4,200
1142 (1729/1730)	Boğazhisarı	6,000
1143 (1730/1731)	Boğazhisarı	5,000
1146 (1733/1734)	Boğazhisarı	7,000
1148 (1735/1736)	Boğazhisarı	6,000
1149 (1736/1737)	Boğazhisarı	5,000
1150 (1737/1738)	Boğazhisarı	10,000
1158 (1745/1746)	Boğazhisarı	6,000
1160 (1747/1748)	Boğazhisarı	6,000
1171 (1757/1758)	Boğazhisarı	6,000
1171 (1757/1758)	Boğazhisarı	12,000
1179 (1765/1766)	Boğazhisarı	6,000
1180 (1766/1767)	Boğazhisarı	6,000
1181 (1767/1768)	Boğazhisarı	6,000
1183 (1769/1770)	Boğazhisarı	6,000
1185 (1771/1772)	Gelibolu ve Boğazhisarı	10,000
1186 (1772/1773)	Boğazhisarı	6,000
1186 (1772/1773)	Gelibolu Ve Boğazhisarı	12,000
1188 (1774/1775)	Boğazhisarı	6,000
1188 (1774/1775)	Boğazhisarı ⁷¹⁷	10,000

7,350 kuruş masrafla toplandığına dair 1787/1788 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10413, s. 119; her bir vukiyyesi 147 akçeden toplam altı bin top yelken bezinin Boğazhisarı ve havalisinden toplanması hakkındaki 2 Haziran 1792 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10422, s. 58.

⁷¹⁷ Donanmanın yelken bezi ihtiyacı karşılanmadıkça tüccar ve muhtekir taifesine bir top bez sattırılmamak şartıyla Boğazhisarı ve havalisinden altı bin top yelken bezi toplatılması hakkındaki 22 Kasım 1729 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10321, s. 56; Bezcibaşı el-Hac Mehmet tarafından her sene dokunması gereken iki bin top yelken bezinin 4,253 kuruşa mal edildiğine dair yazılmış olan arz için bk. COA.MAD.d. No. 10321, s. 63; her bir topu 1,4 kg ve 1,06 kg ağırlığında olmak üzere mayistralık ve albortalık toplam beş bin top yelken bezinin Boğazhisarı'ndan toplanması hakkındaki 23 Kasım 1730 tarihinde yazılmış olan arz için bk. COA.MAD.d. No. 10323, s. 48; donanma kalyonlarının yelkenleri için Bezcibaşı el-Hac Mehmet tarafından üç yüz otuz bin zira' (250,054 m) uzunluğunda yelken bezi dokunduğu hakkındaki arz için bk. COA.MAD.d. No. 10326, s. 56; Boğazhisarı ve havalisinden üç bin beş yüz top mayistralık ve üç bin beş yüz top albortalık ki toplam yedi bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki 5 Kasım 1733 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10329 s. 52; Bezcibaşı el-Hac Mehmet Ağa tarafından 1735/1736 senesi için her topu 1,8 kg olmak üzere toplam iki bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki arz için bk. COA.MAD.d. No. 10329, s. 58; Tersane Emimi el-Hac Murtaza

1191 (1777/1778)	Boğazhisarı	6,000
1192 (1778/1779)	Boğazhisarı	6,000
1192 (1778/1779)	Boğazhisarı	6,000
1194 (1780)	Bezhane	4,000
1194 (1780)	Boğazhisarı	12,000
1196 (1781-1782)	Boğazhisarı	2,215
1198 (1783/1784)	Boğazhisarı	6,000
1200 (1785/1786)	Boğazhisarı	6,000
1200 (1785/1786)	Boğazhisarı	6,181
1201 (1786/1787)	Boğazhisarı	6,000
1201 (1786/1787)	Boğazhisarı	6,000
1201 (1786/1787)	Boğazhisarı	6,000

tarafından Boğazhisarı ve havalisinden üç bir topu mayistra ve üç bin topu alborta olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki 9 Aralık 1735 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10332, s. 53; ocaklık usulüyle Dokumacıbaşı el-Hac Mehmet tarafından on bin top (113,661 m) uzunluğundaki yelken bezinin 34,036 kg iplik kullanmak suretiyle dokunması hakkında 26 Kasım 1736 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10336, s. 56; Tersane Emine el-Hac Murtaza tarafından Boğazhisarı ve havalisinden her topu 147 akçeye mal edilmek üzere beş bin top mayistralık ve beş bin top albortalık olmak üzere toplam on bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki 9 Kasım 1736 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10336, s. 50; Tersane Emine el-Hac Murtaza tarafından her topu 1,4 kg ağırlığında beş bin top mayistralık ve her topu 1,06 kg ağırlığında beş bin top albortalık olmak üzere toplam on bin top yelken bezinin dokunacağı hakkındaki 30 Eylül 1737 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10338, s. 47; gayet güzide, iyi ve ağırlıkça tam olmak şartıyla her bir topu 147 akçeye mal edilmek şartıyla Boğazhisarı ve havalisinden toplam altı bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki 1745/1746 tarihinde yazılmış olan arz için bk. COA.MAD.d. No. 4380, s. 33; Bezcibaşı el-Hac Abdurrahman Çelebi tarafından ocaklık usulüyle 6,825 kg iplik kullanılmak suretiyle toplam otuz bin zira' (22,732 m) yelken bezinin dokutulması hakkındaki 15 Mayıs 1746 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10344, s. 52; her vukiyyesi 147 akçeye mal etmek şartıyla Boğazhisarı ve havalisinden üç bin topu mayistralık ve üç bin topu albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin toplatılması hakkındaki 3 Haziran 1747 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10346, s. 26; Tersane Emine el-Hac Mehmet Rakım Efendi tarafından dört adet kalyon için Bezhaneden dört yüz bin zira' (303,096 m) ve iki yüz yirmi sekiz bin zira' (172,764 m) uzunluğunda yelken bezi dokutulması hakkındaki 17 Şubat 1755 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10357 s. 55; Boğaz bezinden olmak üzere 1758/1759 yılı için on iki bin top yelken bezinin toplanmış olduğuna dair arz için bk. COA.MAD.d. No. 10364, s. 73; Tersane Emine el-Hac Mehmet Efendi tarafından Boğazhisarı ve havalisinden üç bin top mayistralık ve üç bin top albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin her vukiyyesi 147 akçe olmak şartıyla toplatılması hakkındaki 21 Nisan 1765 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10378, s. 36; Tersane Emine Safi Mustafa Efendi tarafından Boğazhisarı ve havalisinden her topu 147 akçeden üç bin topu mayistralık ve üç bin topu albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin toplatılması hakkındaki 2 Ocak 1759 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10368, s. 32; yeni inşa edilen kalyonlar ve diğer gemiler için Tersane Emine el-Hac Mehmet Ağa tarafından Bezcibaşı Yakup Çelebi'ye seksen bin yüz kırk beş zira' (60,729 m) uzunluğunda yelken bezi dokutulması hakkındaki 13 Ağustos 1771 tarihli arz için bk. OA.MAD.d. No. 10388, s. 71; her bir topu 147 akçeye mal edilmek şartıyla Boğazhisarı'ndan beş bin top ve Gelibolu'dan beş bin top yelken bezi dokutulması hakkındaki 11 Ocak 1772 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10388, s. 71; Boğazhisarı ve havalisinden üç bin topu mayistralık ve üç bin topu albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin her bir topu 147 akçeye mal edilmek şartıyla dokutulması hakkındaki 19 Eylül 1772 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10390, s. 79; Cezayir ve Tunus Ocaklarının talebi üzerine 400 zira' (303 m) Boğaz bezi ve üç bin zira' (2,273 m) Bezhane bezinin onlara gönderilmesi hakkındaki 8 Temmuz 1775 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10395. s. 65; Bezcibaşı Yakup Efendi tarafından her zira' otuz vukiyye (38,46 kg) olmak üzere toplam otuz seksen bin zira' (60,619 m) uzunluğunda yelken bezi dokutulması hakkındaki 14 Temmuz 1774 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10392, s. 51.

1202 (1787/1788)	Boğahisarı	6,000
1206 (1791/1792)	Boğazhisarı	6,000
TOPLAM		229,434 Top
Genel Toplam	Boğazhisarı+Bezhanec	229,434+129,021:358,455(Top) 613,036 (Zira')

Yukarıdaki tablodan anlaşılacağı üzere donanmanın etkili olduğu savaşlarda Bezhanec ve Boğazhisarları'ndan talep edilen yelken bezi miktarı artmaktadır. 1736-1739 Osmanlı-Rus savaşının yaşandığı dönemde yelken bezi ihtiyacı artarak Boğazhisarı'nda on bin topa çıkmıştır. Burasının normal koşullar altında her yıl düzenli olarak gönderdiği bez miktarı altı bin toptur. Osmanlı donanmasının yakıldığı 1770 Çeşme Baskını'ndan sonra da Boğazhisarı ve Gelibolu'dan talep edilen yelken bezi miktarı artmış gibi görünmektedir. 1771'de buralardan on bin top ve 1772'de on iki bin top yelken bezi talep edilmiştir. Ruslarla Kırım meselesi nedeniyle yeni bir savaş ihtimalinin belirdiği 1780'de Boğazhisarı'ndan on iki bin top ve Bezhaneden dört bin top yelken bezi talep edilmiştir. Dikkati çeken başka bir husus ise donanmanın ihtiyaç duyduğu yelken bezini büyük ölçüde Boğazhisarları ve Gelibolu ile Bezhanenin tek başlarına karşılamakta oluşlarıdır. Bezhanec, donanmanın bez ihtiyacı için 18. yüzyılda açılmış olduğu halde istikrarlı biçimde üretim yapmakla birlikte toplam üretim miktarı olarak hâlâ Boğazhisarların ve havalisinin gerisindedir.

Savaş gemileri açısından yelken bezinin asıl müşterisi devlettir. Devlet açısından ise yelken bezinin fiyatını belirleyen belli başlı maliyet unsurları vardır. Öyle bir fiyat düzeyi belirlenmelidir ki hem bu maliyet unsurları en asgari düzeyde karşılsın hem de yapılan ödemeler hazine üzerinde büyük bir yük oluşturmasın. Üretici açısından ise üretimi cazip kılan asgari düzeyde de olsa kâr ve kazanç elde etmesi yani ürünün maliyetlerini karşıladıktan sonra üretimi garanti edecek bir kazanç bırakmasıydı. Ürünün satın alınması avarız karşılığı üreticinin mali bir yükümlülüğü kabul edildiği için üreticinin devletle olan bu ilişkisinden çok da kâr elde etmesinin istenmediği bu yüzden de onların ürüne verilecek fiyatın, piyasa fiyatının altında tutulmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Farklı noktalarda duran taraflardan devlet, meseleye kamu ihtiyaçları ve ekonomiklik açısından yaklaşırken, üretici kazanç ve kâr açısından yaklaşmış bunu elde edemediğinde ise üretimi kısmış ya da standardı düşürme cihetine gitmiş ancak sıkı devlet kontrolü altında bunu da yapamadığında ise imalathanesini kapatıp iş yerine kilit vurmuştur. Üretici en azından zarar etmemek istemiştir. Avarız yükümlüsü olmayan ve bir hizmet sözleşmesiyle Bezhanenin yönetimini üslenen bezcibaşılara ise Tersane-i Amirenin ihtiyacını karşılayacak kadar yıllık üretim yaptıktan sonra serbest piyasada bezini satma imkânı sunulmuştur. Bezcibaşının zararını bu yoldan teorik düzeyde bile olsa karşılama imkânına sahip olması onu normal üreticiye kıyasla daha avantajlı bir konuma sahip kılmaktadır.

Üretimde kullanılan ham maddenin fiyatı üretici açısından ürünün fiyatını belirleyen asgari faktör iken devlet açısından buna ilave olarak bu iş için görevlendirilen kişilerin masrafı da fiyata dâhil olmaktadır. Devlet ve üretici açısından belli başlı masraf kalemleri vardı ki bunlar şunlardır:

6.1.1. Mübaşir Masrafı

Mübaşir, yelken bezi tedarikinde tersane emini tarafından atanan kamu görevlisi olup sahada üreticiyle en fazla iç içe olan merkezi kamu görevlilerinden birisi hatta birincisiydi. Bölgeyi oradaki kadı ve kethüda yerleri ya da âyân kadar iyi bilmese de bu süreçteki işlemlerin büyük bir kısmı onun tarafından gerçekleştirilmektedir. Onun görev yerine gitmesi, bezleri toplaması, iskelelere naklettirmesi, gemilere yükletip Tersane-i Amire mahzenine teslim ettirmesi onun sorumluluğunda olup bütün bu işler büyük paralar gerektirmekteydi. Onun harcırahı dâhil bütün masrafları bu iş için ayrılan ve üreticiye dağıtılan ödenekten karşılanmaktaydı. 1712/1713'te Midilli'de inşa edilen 25

adet şehtiye gemisi için bez, makara, lenger ve demire ihtiyaç olduğunda bunu göndermek için mübaşir atanmış ve harcırah dâhil masraflarının 10,520 kuruş tuttuğu görülmüştür⁷¹⁸.

6.1.2. İplik Masrafı

İplik masrafı, Bezhane ve diğer yerlerdeki üreticiler için en büyük masraf kalemini oluşturmaktaydı. Erişlik ve argaçlık ipliklerin serbest piyasa koşullarında tüccar ve esnaftan satın alınarak üretime koşulması, zaman, para ve emek isteyen zahmetli bir iştir. Bezcibaşılar, bu durumu mübaşir atayarak çözmeye çalışırken normal üretim yapan bezciler, bunu pazar yerlerindeki iplik tüccarlarından ya da kaza ve şehirlerdeki iplik esnafından iplik satın alarak çözmeye çalışmaktaydı. Lakin bezcibaşılar fermanla âyanların yardımını sağlayarak ipliği Aydın, Soma, Akhisar, Tirkemiş, Sirem gibi yerlerden sağlama imkânına sahipken Boğazhisarı ve havalisindeki bez üreticilerinin böyle bir şansı yoktur. Diğer taraftan bezcibaşılarının sorumluluğu ipliği satın alıp bezi üretmenin yanında bu bezleri mahzene teslim etmekle sona ererken bez üreticilerinin sorumluluğu dokudukları bezi mübaşire teslim etmekle sona ermekteydi. Yani bezcibaşılarının sorumluluğu sıradan bir bez ürecisine göre daha fazladır. Piyasanın güçlü aktörlerine göre bez üreticilerinin üretim gücü daha zayıftır. Bu meyanda iplik tüccarının bezi yüksek fiyatla piyasaya sürmesi ya da hiç sürmeyerek karaborsada tutması üreticiler açısından maliyetlerin anormal ölçülerde artması anlamına gelmekteydi. İplik masrafı için ocaklık tayin edilen yerlerden pek çok ödemenin yapıldığı görülmektedir. Mesela Bezhane'de dokutturulması ferman olunan yelken bezleri için gerekli olan iplik ücreti olarak 1717/1718 yılında İstanbul cizyesi malından 2,000 kuruş tahsis edilmiştir⁷¹⁹. Başka bir tarihte, 1721/1722'de Hacı Mehmet Efendi'ye erişlik ipliği için 214,200 akçe, argaçlık ipliği için ise 4,253 kuruş ödeme yapılmıştır⁷²⁰. Yine 1740/1741'de Bezcibaşı el-Hac Mehmet'e Tersane-i Amire'ye teslim ettiği bez için iplik, dokuma ve bükme masraflarının İstanbul gümrüğü, İstanbul duhan gümrüğü ve simkeşhane mukataasından ödenmesi kararlaştırılmıştır⁷²¹.

6.1.3. Dokuma ve Bükme Masrafı

İpliklerin beze dönüşme işlemi dokuma olarak isimlendirilirken bu bezlerin yelkenler için kullanılacak şekilde kesilmesi ve dikilmesi bükme olarak isimlendirilmekteydi. İpliklerin temin edildikten sonra bez haline getirilmesi için tezgâhlarda özenli biçimde dokunması icap etmekteydi. Daha sonra ise dokunan bu bezlerin yelkenlerin ölçülerine göre dikilmesi gerekmekteydi. Bunun için de bez ustalarına ihtiyaç vardır. Bezcibaşılarının devletle yapmış oldukları yazılı sözleşmede ne kadar masrafla bez dokutup diktirecekleri yer almakta ve kendilerine ocaklık gelirlerinden yapılan ödemede bu masrafların karşılığı bulunmaktaydı. 19 Şubat 1717'de Bezhane'de dokunan bin iki yüz top yelken bezi için dokuma ve bükme masraflarına karşılık olarak başmuhasebeci hesaplanan 2,400 kuruşun bezcibaşıya ödenmesi emredilmiştir⁷²². Dokuma ve bükme masrafları bütün olarak değil ayrı ayrı

⁷¹⁸ Midilli Nazırı Halil Ağa vasıtasıyla, 1712/1713 yılında Midilli Adası'nda inşa edilmesi emredilen yirmi beş adet şehtiye gemisi için demir, lenger, makara, kereste, zift, üstübü, urgan vesair mühimmatın satın alınarak bir araya getirilmesi söz konusu olduğunda bir mübaşir atanması uygun görülmüştür. (bk. COA.MAD.d. No. 3435, s. 58.)

⁷¹⁹ COA.MAD.d. No. 2864, s. 56.

⁷²⁰ El-Hac Mehmet Efendi'ye yapılan bu ödeme, donanma kalyonları için Tersane-i Amirede dokutulacak olan iki bin top yelken bezinin karşılığıdır. Bu ücret, İstanbul gümrük ve kahve rüsumu ile İstanbul duhan gümrüğü mallarından ocaklık olarak tayin edilen gelirden karşılanmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 3133, s. 47.)

⁷²¹ COA.C.BH.207:9661:1.

⁷²² Tersane-i Amirede bulunan Bezhane'den her ay bin iki yüz top yelken bezinin dokunması için iplik, dokuma ve bükme ücretleri için toplam 2400 kuruşun İstanbul hazinesinden verilmesine karar verilmiş ve bunun için İstanbul defterdar vekiline 1717/1718 yılında ferman gönderilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 2864, s. 55.)

hesaplanmaktaydı. Bu ise taraflar açısından masraflardaki artış ve azalmaları daha ayrıntılı takip etme imkânı sağlamaktaydı. 28 Ocak 1719'de argaçlık ipliğın her bir vukıyyesi için yetmiş ve erişlik ipliğın her bir vukıyyesi için on dört sağ akçe bükme ücreti tahsis edilmişken, bezin her bir topu için 30 sağ akçe dokuma ücreti İstanbul duhan ve gümrük rüsumundan tahsis edilmiştir⁷²³. 1720/1721'de yine Bezhanede Bezcibaşı el-Hac Mehmet marifetiyle her sene dokutulması ferman olunan iki bin top yelken bezinin iplik, dokuma ve bükme ücretleri için senede 4,253 kuruşun İstanbul gümrüğü ve kahve rüsumu ve duhan mallarından ocaklık tayin olunması kararlaştırılmıştı⁷²⁴. Bez üreticilerine peşin ve nakit olarak bir yıl önceden mübaşir tarafından yapılan ödemede iplik masraflarının yanında dokuma ve bükme masrafı da yer almaktaydı.

6.1.4. Vergiler

Vergi, bir devletin vatandaşlarından toplamış olduğu karşılıksız, meşru, cebri ve yasal olma vasfını haiz maddi değerlerin toplamıdır. Devletler, vergileri anayasa ve kanunlarla tanımlanmış görevlerini yerine getirmek için toplamaktadırlar. Güvenlik ve savunma hizmetleri devletlerin bu vergileri sarf ederek yerine getirmeleri gereken görevleri içerisinde yer almaktadır. Devletin hâkimiyet hakkına dayanarak talep ettiği vergiler, yelken bezi temini bağlamında üretim maliyetlerinden birisini oluşturmaktaydı. Bu vergilerin başında ise gümrük vergisi gelmekteydi. Dış gümrükten farklı olarak Osmanlı Devleti'nde iç gümrükler de vardır. Ülke, birden çok iç gümrük gümrük bölgelerine bölünmüştür. Sıradan bir tüccar ya da esnaf, ürününü bir yerden alıp başka bir yere götürdüğünde şayet başka bir gümrük bölgesine girmişse gümrük vergisini ödemek zorundadır. Yelken bezi de aynı şekilde Boğazhisarı ve cevresinden tahsil edildiğinde İstanbul'a gönderilmesi için gemiler kullanılmakta, bir gümrükten başka bir gümrüğe taşınmaktaydı. Dolayısıyla bu bezlerin vergileri gümrük emirleri tarafından tahsil edilmesi gerekmektedir. Tahsil edilmeyen vergi ise ilgili gümrük emirinden tahsil edilmekteydi.

Vergiler, serbest piyasada faaliyet gösteren tüccarlardan zaten tahsil edilmekteydi. 1734/1735'de Soma ve Geyve ve havalisinden tüccar eliyle gümrüğe gelen iplikten gümrük vergisinin eskiden olduğu gibi aynı şekilde alınması emredilmekteydi. Ama devlete ait bir iş olan bezlerin İstanbul'a naklinde de mübaşir tarafından gümrük vergisi ödenmekteydi. Bu verginin bedeli ise bezcibaşının devletle yapmış olduğu sözleşmede yer almakta ve kendisine yapılan ödemede karşılığı bulunmaktadırdır⁷²⁵.

Verginin üretim maliyetini artırması nedeniyle şikâyetlere neden olduğunu gösteren kayıtlar vardır. 16 Ağustos 1708'de miri kalyonlar için ihtiyaç duyulan dört bin iki yüz top yelken bezini tüccardan sağlamak için Yelkenci İsmail ile pazarlık yapıldığında o: ". . . Boğazhisarı'nda olan tezgâhların lâzım gelen ücretleri tamamen virülüb zıkr olunan yelken bezleri tekmil olmadıkça âhirin işi işlenmeyüb ve zıkr olunan dört bin iki yüz top bezden gümrük dahi talep olunmamak üzere emr-i şerif virülmeğe muhtâctır deyu..." diyerek teslim edeceği bezler için gümrük vergisinin kaldırılmasını talep etmiştir⁷²⁶. Bu husus, vergilerin tüccarları ve bezcibaşları ürkütmesinin yanında

⁷²³ COA.MAD.d. No. 3918, s. 58.

⁷²⁴ El-Hac Mehmet vasıtasıyla her bir topu on beş zira' uzunluğunda ve bin yirmi dirhem ağırlığında olmak üzere senede iki bin top yelken bezi dokutulması kararlaştırıldığı zaman; iplik bahası, bükme ve dokuma ücretleri için senede 4.253 kuruş paranın, Bezhanede ocaklığı olan İstanbul gümrüğü, kahve rüsumu ve duhan mallarından ödenmesi emredilmiştir. 1720/1721'de el-Hac Mehmet'e adı geçen ocaklıklardan üç adet irad ve masraf tezkiresi verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 3925, s. 34.)

⁷²⁵ COA.MAD.d. No. 10177, s. 14.

⁷²⁶ Devlete ait donanma kalyonlarına dokutulması ferman olunan yelken bezleri için piyasadaki temin cihetine gidilerek Boğazhisarları'ndan dört adet yelkenci Tersane-i Amireye getirtilmiş ve kendileriyle pazarlık yapılmıştır. Pazarlığın konusu, bin sekiz yüz ve altı yüz dirhem ağırlığındaki üç tür yelken bezini bunların ne kadar ücrete dokuyacaklarıdır. Bu yelkenciler, ağırlığı bin dirhem olan bez toplarının her bir topunu 250 buçuk akçeye ve yine ağırlığı sekiz yüz dirhem olan bez toplarının tanesini 161 buçuk akçeye ve yine ağırlığı altı yüz dirhem olan bez toplarının tanesini 126 buçuk akçeye dokumaya razı olacaklarını

onların şart ileri sürerek devletle iş yapabilecek serbestliğe sahip olduklarını göstermesi açısından da dikkat çekici bir husustur.

6.1.5. Nakliye Masrafı

Toplanan bez ya da iplikler, İstanbul'a ister deniz yoluyla isterse kara yoluyla nakledilsin ücreti sahiplerine peşin olarak ödenmekteydi. Denizde gemiler için karada ise mekkari taifesinin kullandığı katır ve develer için gerekli olan ücret, mübaşir tarafından sahiplerine nakden ve peşinen ödenmekteydi. Ödenen miktar keyfi olmayıp önceden devletçe belirlenmiş maktu bir miktardır. Tersane-i Amireden diğer şehirlerdeki tersanelerde inşa olunan gemiler için gönderilen yelken bezi ve diğer malzemelerin nakliye masrafları da önemli bir maliyet unsurunu oluşturmaktaydı. Ancak bu durumlarda bile devlet bu masrafı karşılamaktaydı. Bu doğrultuda Rusçuk'ta Tuna donanması için inşa edilecek yirmi sekiz firkateynin altı yüz top yelken bezi kaptan paşa kethüdası olan İbrahim Ağa ile gönderilmiş ve Varna'ya kadar taşıma masraflarının İstanbul gümrüğü malından verilmesine karar verilmiştir. Aynı örnekte Varna'dan Rusçuk'a kadar malzemelerin taşınması için ihtiyaç duyulan öküz arabalarının masraflarının ise Hazine-i Amireden verilmesi için emr-i şerif çıkarılmıştır⁷²⁷. Bu işler için yapılan ödemeler hazine defterlerinde ve başmuhasebe kayıtlarında yer almakta ve böylece denetleme imkânı ortaya çıkmaktadır.

Genelde bezleri İstanbul'a taşımak için ihtiyaç duyulan gemileri mübaşir ya da bu işe memur kılınan kimse tutmaktaydı. Gemi sahibinin Müslüman olması gerekmeyip gayrimüslim ya da müstemen taifesinden de olabilmektedir. 11 Nisan 1795'de sekiz bin top bez toplamaya memur edilen Çuhadar İsmail Efendi, bu miktar bezin bir miktarını bir müstemen gemisine koyarak İstanbul'a göndermiş, bu iş için gemi sahibine 80 kuruş navlun bedeli ödemiştir⁷²⁸.

Üreticiye masrafları karşılığında yapılan ödeme birim olarak "top" üzerinden yapılmaktaydı. Bu top bezin dolandığı toptur. Üreticiye bez topu karşılığında yapılacak ödeme ise kanunla sabitlenmiştir. Bu uygulama onların avarız yükümlüsü olmalarından kaynaklanmaktaydı. Sabitlenen bu fiyat üzerinden bez üreticilerinin bezlerini dokuyup teslim etmeleri gerekmekteydi. 18. yüzyılda yaşanan hızlı fiyat artışları, paranın değerinde yaşanan düşüşler ve ham madde malzemelerinde yaşanan pahalılık bu sabit fiyat uygulaması nedeniyle üreticiyi mağdur etmekteydi. Çünkü bu uygulama karşısında üretici fiyat konusunda esnemeye gidip bunu nihayetinde bir tüketici olan devlete yansıtmak suretiyle fiyat artışlarını absorbe etme olanağından mahrum kalmaktaydı. Yelken bezinin her bir topuna yıllar itibarıyla ödenen ücret Tablo 6.9.'da verilmiştir⁷²⁹:

bildirmeleri üzerine devlet bu ücreti yüksek bularak onlarla anlaşmaya yanaşmamış daha sonra ise Galata'da ikamet etmekte olan Yelkenci İsmail getirtilerek kendisiyle pazarlık yapılmış ve nihayetinde uzlaşmaya varılmıştır. Yelkenci İsmail, eskiden beri donanma kalyonları için yelken bezi dokuyan birisi olup üretmiş olduğu bezlerden devletçe gümrük vergisi talep edilmemek koşuluyla anlaşmaya razı olmuştur. (bk. COA.MAD.d. No. 2485, s. 57.)

⁷²⁷ Tuna Nehri'nde hizmet vermek üzere inşa edilen dört adet kalyete ve yirmi sekiz adet firkatelerin kalafatlanması söz konusu olduğunda otuz iki kantar zift, on altı kantar katran, yirmi dört kantar üstüüpü ve sekiz adet gomina ile altı yüz adet bez topuna ihtiyaç duyulmuştur. Bu malzemelerin ücreti olan paranın ise İstanbul gümrüğü malından verilmesi kararlaştırılmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 7915, s. 53.)

⁷²⁸ COA.MAD.d. No. 10378, s. 36.

⁷²⁹ Tersane Emni Sırrı Selim Efendi tarafından altı bin top Boğaz bezinin her bir vukiyyesinin 147 akçeye satın alınmış olduğuna dair 1783/1784 tarihli arz için bk. COA. MAD. d. No. 4375, s. 77; Çardaklı Emir Ali Ağa tarafından Boğazhisarı ve havalisinden on iki bin top yelken bezinin her bir vukiyyesi 147 akçeden satın alınmış olduğuna dair 17 Haziran 1786 tarihli arz için bk. COA. MAD. d. No. 10410, s. 80; Boğazhisarı ve havalisinden her bir vukiyyesi 147 akçeden toplam altı bin top yelken bezinin satın alındığına dair 1787/1788 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10413, s. 119; Boğazhisarı ve havalisinden her bir vukiyyesi 147 akçeden toplam altı bin top yelken bezinin satın alınmış olduğuna dair yazılan 2 Haziran 1792 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10422, s. 58.

Tablo 6.9. Yelken Bezinin Her Bir Topuna Ödenen Ücret.

Yıl	Top Fiyatı (Akçe)
1703/1704	220 Akçe
1709/1710	126 Akçe
1735/1736	147 Akçe
1736/1737	147 Akçe
1753/1754	147 Akçe
1754/1755	152 Akçe
1757/1758	147 Akçe
1758/1759	147 Akçe
1765/1766	147 Akçe
1766/1767	147 Akçe
1772/1773)	147 Akçe
1774/1775	147 Akçe
1775/1776	147 Akçe
1777/1778	147 Akçe
1778/1779	147 Akçe
1779/1780 ⁷³⁰	147 Akçe
1780/1781	147 Akçe
1783/1784	147 Akçe
1785/1786	147 Akçe
1786/1787	147 Akçe
1787/1788	147 Akçe
1791/1792	147 Akçe

Yukarıda her bir topun imalatı için devletçe belirlenen 147 akçe, Boğazhisarı ve havalisinden alınan bezlerin her bir topunun fiyatıdır. Bu bilgilerden anlaşılacağı üzere çok uzun bir süre her bir topun fiyatı hiç değişmeden 147 akçe olarak kalmıştır. Devlet üreticiye ürettiği bezin topu başına 147 akçe ödeyerek ona karşı bir tür narh uygulamasına gitmiştir. Konu bağlamında bu uygulama ilk olarak 1713/1714'te verilen

⁷³⁰ Bir adet büyük kalyon için mayistra, trinkete, mancana ve civadıra yelkenleri için her bir vukiyyesi 220 akçeden olmak üzere toplam bin top yelken bezinin toplanması hakkında 1707/1708 tarihinde yazılan arz için bk. COA.MAD.d. No. 5361, s. 43; tersane emini tarafından pazarlık yoluyla her topu 146 akçeden toplam bin yedi yüz altmış bir top yelken bezinin satın alınmış olduğuna dair 1709/1710 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 2485, s. 66; Boğazhisarı ve havalisinden her bir vukiyyesi 147 akçeden olmak üzere beş bin topu mayistralık ve beş bin topu albortalık olmak üzere toplam on bin top yelken bezinin 1736/1737 tarihinde toplanması hakkındaki arz için bk. COA.MAD.d. No. 10336, s. 50; Boğazhisarı ve havalisinden üç bin top mayistra ve üç bin top alborta bezi olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin her bir vukiyyesi 147 akçeye satın alınması için 1753/1754 tarihinde yazılan arz için bk. COA.MAD.d. No. 10357, s. 40; Bezcibaşı el-Hac İsmail Çelebi tarafından Bezhanede iki bin top yelken bezi dokunduğuna dair 29 Haziran 1755 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10357, s. 55; Tersane Emini Safi Mustafa Efendi tarafından Boğazhisarı ve havalisinden her bir topu 147 akçeden toplam altı bin top yelken bezinin satın alınması hakkındaki 2 Ocak 1759 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10368, s. 32; Boğazhisarı ve havalisinden her bir vukiyyesi 147 akçeden toplam altı bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki 1757/1758 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10364, s. 64; Boğazhisarı ve havalisinden her topu 147 akçe olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin 7,350 kuruşa satın alınması hakkındaki 1763/1764 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10390, s. 79; üç bin topu mayistralık ve üç bin topu albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin her bir vukiyyesi 147 akçeden satın alınması hakkındaki 1774/1775 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10392, s. 43; Bezcibaşı Yakup Efendi tarafından Bezhanede her bir topu 147 akçeye dokutulması hakkında yazılan 14 Temmuz 1774 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10392, s. 51; Boğazhisarı ve havalisinden üç bini mayistralık ve üç bini albortalık olmak üzere toplam altı bin top yelken bezinin her bir vukiyyesi 147 akçeden dokutulması hakkındaki 1780 tarihli arz için bk. COA.MAD.d. No. 10402, s. 88; Boğazhisarı ve havalisinden her bir vukiyyesi 147 akçeden toplam altı bin top yelken bezinin toplanması hakkındaki 4 Kasım 1778 tarihli arz için COA.MAD.d. No. 10398, s. 82.

bir nizamla başlamış, piyasadaki iplik, vergi, nakliye gibi üretim maliyetlerinin artmasına paralel şekilde üreticinin kendisine devletçe ödenen parayla istenen miktarda bezi dokuyamamasıyla sonuçlanmıştır. Bezicibaşı ve devlete bez satan serbest tüccar, devletten artan maliyet unsurları karşısında ilave ödeme talep ederek zararını karşılayabilir ya da azaltabilirken üretici de bu imkândan yoksun olmanın dezavantajını bezin ölçüleri ve dokuma sıklığında azaltmaya giderek yani kaliteyi düşürerek gidermeye çalışmıştır. Fermanlarda bezlerin tam ağırlıkta ve âlâ olarak dokunmasının özellikle istenmesi bu gerçeğe mebnidir.

6.2. Yelken Bezinin Mali Kaynakları

Yelken bezi temininde ortaya çıkan masrafların karşılanması, önemli bir konudur. Çünkü bezin üretici elinde dokunmaya başlanmasından mahzendeki yerini almasına kadar geçen her aşama devlet açısından büyük bir masraf demektir. Masraf ise nakit para demektir. Nakit para bulunmadığında işlerin aksaması ve temin mekanizmasının çalışmaması, dolayısıyla da devletin savunma ve güvenliğinin tehlikeye düşmesi söz konusu olabilirdi. Devlet bu işin önemini kavramış olduğundan bu masraflardan kaçmamaktaydı ama reayasına da angarya olarak bu işi yaptırmak istememekteydi. İplik dokuma, bükme, taşıma, mübaşir ücreti vs. bütün masrafları kendi ölçülerine göre saptadığı bir temel fiyat üzerinden ödemeye çalışmaktaydı. Bu iş için İstanbul gümrüğü mukataasından Hazine-i Amire'ye kadar bir değil birden fazla kuruma vazife tevdi edilmiştir. Birden fazla kurumun bu süreçte yer almasının nedeni öncelikle bu masrafların büyük meblağlar tutması nedeniyle bir kaleme tevdi edilmesinin o kalemi kurutabilecek nitelikte olması ikincisi ise ödemede sabit bir yere bağlı kalmanın riskini azaltarak bu riski birden fazla kurum arasında paylaşırma düşüncesidir. Konunun önemi nedeniyle masrafların artması karşısında zaman zaman padişahın şahsi hazinesi olan Hazine-i Hassa'ya bağlı Enderun Hazinesi'nden dahi harcama yapıldığı görülmüştür.

Yelken bezi masraflarının karşılanması için tahsis edilen gelirler ve kurumlar şunlardır:

6.2.1. İstanbul Gümrük Gelirleri

İstanbul gümrüğü, yelken bezi masraflarının karşılanmasında ön plana çıkan ilk gelir kaynaklarından biridir. Her sene buradan belli miktarda para, bu masrafların karşılanması için sarf edilmekteydi. İstanbul gümrüğü diğer gümrükler gibi Osmanlı gümrük rejimine göre yönetilmekteydi. Osmanlı Devleti'nin kendine özgü bir gümrük rejimi vardır. Osmanlı gümrük rejiminde gümrük olan yere giriş ve çıkışta maktu ve genel bir vergi alınmak yerine mallardan ayrı ayrı vergi alınmaktaydı. Bu uygulama, muhtemelen malın geldiği yerde satılmasını temin etmek üzere alınmış bir tedbirdir. Yani bu anlayışa göre bir mal nerede üretilmişse öncelikle orada tüketilmelidir. Artan malın diğer kaza ve şehirlere nakledilerek satılmasına izin verilmiştir. Gümrüğe girişte alınan vergiye "*amediyeye*", çıkışta alınan vergiye ise "*reftiye*" adı verilmekteydi. Transit gümrüğe ise "*müruriye*" denilmekteydi. Gümrük vergisi genelde kıymet esasına göre tespit edilmekteydi. Yani malın gümrüğe girdiği andaki kıymeti üzerinden gümrük vergisi alınmaktaydı. Ancak bu sistem, tüccarla gümrükçüler arasında malın gerçek değerinin tayini hususunda devamlı tartışmalara sebep olduğundan 18. yüzyıldan itibaren gümrük vergileri, belli bir tarihteki mal fiyatlarına göre tespit edilen tarifeler üzerinden alınmaya başlanmıştır. Osmanlı gümrükleri, sahil ve kara gümrükleriyle sınır gümrükleri olmak üzere bölümlere ayrılmıştır. Kara gümrükleri genelde iç ticaret mallarına uygulanırken sahil gümrükleri hem iç hem de dış ticaret malları için söz konusu olmaktadır. Gerçekten İstanbul, İzmir, Antalya, Selanik, Beyrut, Trabzon, Kefe gibi merkezler sadece dış ticaret değil, deniz taşımacılığının daha ucuz ve bazı hallerde kolay oluşu nedeniyle iç ticaret için de önemli gümrük merkezleri ve limanlardır⁷³¹.

⁷³¹ Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlılarda Gümrük", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 14. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1996, s. 263.

Gümrükler de madenler, darphaneler, dalyanlar vb. gibi birer mukataa idi. Bütün mukataalar gibi emanet veya iltizamla idare edilmekteydiler. Emanetle idarede emin, devlet tarafından tayin edilen bir memur statüsündedir. Gümrükte çalışanların maaş ve aylıkları, kira, kırtasiye, temizlik ve yakacak masrafları, gümrüğüne göre ödenmesi planlanan tophane, baruthane, kale neferlerinin ulufeleri gibi harcamalar çıktıktan sonra artan para merkeze yollanmaktadır. İltizamlar açık arttırma yoluyla yapılmaktaydı. Diğer mukataalarda olduğu gibi gümrük mukataalarında da tek bir gümrük değil birkaç tanesi bir arada, hatta dalyan, pençik vb. vergilere ait mukataalar da eklenerek iltizama verilmekteydi. Bundan maksat birinin kârının diğerinin zararını telafi etmesidir⁷³².

Yelken bezi masrafları konusunda İstanbul gümrüğü mukataası önemli bir yere sahiptir. Birçok defa tek başına ya da diğer birkaç mukataa ile birlikte buraya başvurulduğu görülmektedir. 1692/1693 yılında Tuna Nehri filosuna gönderilmek üzere hazırlanan altı yüz top bezin ücreti İstanbul gümrüğü malından verilmiştir⁷³³. Başka bir tarihte 1717/1718'de Bezhane Ustabaşı el-Hac Mehmet'e dokutulacak yelken bezleri için onun tarafından satın alınacak iplik, dokuma ve bükme ücretlerini karşılamak amacıyla Bâb-ı Hümayun cizyesinden her ay 2,000 kuruş verilmesi ferman olunduğu halde burada yeterli para bulunmaması nedeniyle İstanbul gümrüğü malından 7,500 kuruş verilmiştir⁷³⁴.

Yapılan ödemelerin sıklığı göz önünde bulundurulduğunda İstanbul gümrüğünün yelken bezi masraflarının karşılanmasında asıl sorumlu kurum olduğu düşünülebilir. Çünkü 18. yüzyılda buradan pek çok defa yelken bezi masrafları için ödeme yapılmıştır. 1734/1735'de her bir topu 11,3 metreden on dört bin yüz altmış top yelken bezinin iplik, bükme ve dokuma ücretleri için her sene ödenmesi gerekli olan 4,253 buçuk kuruş paranın 1,500 kuruşu, İstanbul gümrüğü malından ödenmiştir⁷³⁵. Daha sonraki bir tarihte 1765/1766'da Başdokumacı Yakup Çelebi'ye dokutulmuş olan üç bin top yelken bezinin toplam fiyatının 1,500 kuruşu yine İstanbul gümrüğü mukataasından ödenmiştir⁷³⁶. Bir yıl sonra 1766/1767'de Bezcibaşı Yakup Çelebi'ye her sene dokuyacağı iki bin top yelken bezinin erişlik ve argaçlık pamuk ipliği fiyatı ve dokuma ücreti için senevi 1,500 kuruş ücret, İstanbul gümrüğü mukataası malından ocaklık olarak tahsis edilmiştir⁷³⁷. İki sene sonra yani 19 Mayıs 1768 tarihli bir takirde ise Dokumacıbaşı Yakup Çelebi marifetiyle donanma kalyonlarının ihtiyacı olan bezler için miri Bezhane dokunan iki bin top yelken bezinin masraflarına karşılık olarak senelik 1,500 kuruşun İstanbul gümrüğü mukataası malından ödeneceği belirtilmiştir. Görüldüğü üzere mukataa yoluyla işletilen İstanbul'un gümrük gelirlerinden bu ihtiyaç için önemli miktarda paylar ayrılmaktadır⁷³⁸.

6.2.2. İstanbul Cizyesi Gelirleri

İstanbul cizyesi, yelken bezi masraflarının karşılandığı yerlerin başında gelmekteydi. Ancak diğer gelir kaynaklarından farklı olarak cizye tahsilatı, gümrük, kahve ya da duhan gibi mukataa usulüyle yapılmazdı. Bu gelirler açık artırmayla taliplilerine ihale edilmek yerine doğrudan doğruya devlet görevlileri vasıtasıyla

⁷³² Kütükoğlu, *agm.*, s. 266.

⁷³³ COA.MAD.d. No. 7915, s. 53.

⁷³⁴ Donanma kalyonları için Tersane-i Amirede bulunan Bezhane Ustabaşı el-Hac Mehmet Efendi'ye dokutulması ferman olunan yelken bezleri için iplik bahası, bükme ve dokuma ücreti olarak Bab-ı Hümayun cizyesi malından her bir ay 2,000 kuruşun verilmesi daha önceden emredilmiştir. Lakin bu hazineye mevcut para kalmadığı için 1717/1718 tarihinde bu para her ay verilemediği zaman yelken bezlerinin donanma kalyonları için "umur-ı müsta'cele" olduğu mülhaza edilerek bu miktar paranın İstanbul gümrüğü, İstanbul kahve ve simkeşhane mukataası malından ödenmesine karar verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 2864, s. 56.)

⁷³⁵ COA.C.BH.207:9661:1.

⁷³⁶ COA.MAD.d. No. 10378, s. 42.

⁷³⁷ COA.C.BH.249:11548:1.

⁷³⁸ Dokumacıbaşı el-Hac İsmail Efendi, 1748 senesinde Bezhane dokuttuğu yelken bezlerinin iplik, bükme ve dokuma ücretleri için 4,253 kuruş, 1,500 dirhemi ocaklık usulü İstanbul gümrük mukataasından tahsil etmiştir. (bk. COA.C.BH.199:93:2.)

toplanmaktaydı. Bu durumun, önemine binaen gayrimüslim tebaayı mültezim gibi görevlilerin keyfi kararlarına terk ederek devlete küstürmemek yönündeki bir anlayışın tezahürü olabileceği değerlendirilmektedir. Çünkü devletin asıl sahibi olan Müslümanların devlete ödemeleri gereken gümrük, aşar, ağnam, maden, tuzla, asiyab, kuvare vs. vergiler söz konusu olduğunda bunların kolayca mukataaya ya da iltizama konu olabildiği görülmektedir.

İstanbul cizyesi gelirlerinin yelken bezi masrafları için kullanıldığına dair birçok örnek vardır. Bu doğrultuda Bezcibaşı el-Hac Abdurrahman'a, Bezhanede her sene dokuması gereken iki bin top yelken bezinin iplik, dokuma ve bükme ücretleri için İstanbul cizyesi malından 1,500 kuruş ocaklık olarak tayin edilmiştir⁷³⁹. Sadece İstanbul cizyesi değil Gelibolu cizyesi malından da bu iş için para verildiğine dair örnekler vardır. 16 Ağustos 1708'de Yelkenci İsmail Çelebi'ye sipariş olunan dört bin iki yüz top yelken bezinin ücreti olan para, 1709/1710 yılının Gelibolu cizyesi malından ödenmiştir⁷⁴⁰.

6.2.3. Müsadere Gelirleri

Müsadere suç işleyen memurun ya da kamu görevlisinin malvarlığına devletçe el konulmasıdır. Osmanlı Devleti'nde bu uygulamaya bir tedbirden daha çok bir ceza olarak başvurulduğu anlaşılmaktadır. Müsâdere usulü, Osmanlı Devleti'nin ilk devirlerinde yalnızca devlet malını zimmetine geçirenlerle isyancılar hakkında uygulanan bir ceza iken zamanla merkezî yönetime siyasî ve iktisadî menfaat sağlamak amacıyla başvurulmuş bir vasıta haline almıştır. Devletin kuruluşundan 15. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam eden bir buçuk asırlık süreçte keyfî müsâderelere pek rastlanmamışsa da Fatih Sultan Mehmed döneminden itibaren 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilanına kadar yaklaşık dört asır boyunca çeşitli şekillerde uygulanmıştır. 1683 II. Viyana bozgununu takip eden yıllarda müsâdere uygulamalarında önceki dönemlere oranla büyük bir artış olmuştur. Köprülüzâde Fazıl Mustafa Paşa'nın da müsâdere uygulamasına ağırlık verip hazineyi desteklemeye çalıştığı, I. Mahmud'un (1730-1754) cülûs bahşişinin Patrona Halil İsyanı'nda öldürülen Sadrazam Nevşehirli Damad İbrahim Paşa ve akrabalarından müsâdere edilen paralardan karşılandığı belirtilmektedir. Ayrıca bu devirde merkezdeki uygulamalardan cesaret alan taşradaki bazı yüksek rütbeli idareciler (beylerbeyi, mirlivâ, sancak beyi vb.) mallarını ele geçirmek maksadıyla eyaletlerdeki zengin kimselere yönelmişler ve bir bölümünü çeşitli isnatlarla idam ettirip mallarını müsâdere etmişlerdir. 18. yüzyılın sonlarında sıradan insanlar bile müsâdere uygulamalarına maruz kalmaya başlamışlardır. 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşları sırasında küçük çapta imalât yapan sanayicilerden, ölenlerin terekelerine el konup vârislerinden terekenin % 60'ını hazineye hibe ettiklerine dair birer senet alınmıştır⁷⁴¹.

Özelliği ve tarihi geçmişi hakkında kısaca bilgi verdiğimiz müsâdere yoluyla elde edilen mallardan yapılan ödemeler yelken bezi temininde başka bir finansman biçimidir⁷⁴². Bu alandaki uygulamaya tam olarak müsâdere demek de mümkün değildir. Bu uygulamayı müsâdreden ayıran husus, kişinin iltizam borcunu ödeyecek kadar malının haczedilmesi borç kapandıktan sonra ise artan meblağın mirasçılara iade edilmesi idi. Oysa müsâderede kişinin bütün mal varlığı devlete geçmekteydi. Yani aslında yapılan işlem, el koyma sonrası gerçekleştirilen bir haciz işlemidir. Bu konuda bir örnek 23 Aralık 1696 tarihlidir. Çayağzı'nda dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından Hacı Hüseyin Ağa tarafından yaptırılan kalyonların yelken bezleri, iplik, fener ve sancak topları ve mağaraların mühimmatları için müteveffa Şevki Mehmet Efendi'nin malından

⁷³⁹ COA.C.BH.199:9310.

⁷⁴⁰ COA.MAD.d. No. 2485, s. 57.

⁷⁴¹ Tuncay Ögün, "Müsâdere", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 32. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2006, s. 67.

⁷⁴² Hacı Hüseyin Kaptan'a kalyonlar masrafı olarak satın almış olduğu yelken bezleri, iplikler, fenerler, sancak topları ve diğer mühimmatlar için ödenen ücret, vefat etmiş olan Şevki Mehmet Efendi'nin devlet tarafından el konulan nakit parasından karşılanmıştır. (bk. COA.İE.BH.6:538:2.)

5,000 kuruş Hacı Hüseyin Ağa'ya teslim edilmiştir⁷⁴³. Çünkü Şevki Mehmet Efendi'nin üzerinde iltizam borcunu ifade eden zimmet borcu vardır. 1786/1787 senesinde ise bez toplamakla görevli Çardaklı Seyyid Ali'nin yüz otuz top bez, zimmet borcu kaldığında kendisi yine "*imrâr-ı vakit*" ederse kendisinin tutuklanarak İstanbul'a gönderilmesi ve bu miktar bezin bedelinin onun şahsi mallarından tahsil edilmesi istenmiştir⁷⁴⁴.

6.2.4. Tersane-i Amire Hazinesi

Tersane-i Amire Hazinesi, III. Selim döneminde irâd-ı cedid hazinesinin kurulmasından sonra tersane masraflarını karşılamak amacıyla kurulmuştur⁷⁴⁵. Bir süre tersane personelinin maaş, tayin, gemi yapım ve donanım masrafları buradan karşılanmıştır. Ancak 1808'de Kabakçı Mustafa İsyanı'nı takip eden günlerde ortadan kalkan diğer Nizam-ı Cedid yenilikleri gibi bu hazine de ortadan kalkmıştır.

Tersane-i Amire hazinesinin tamamen ya da kısmen yelken bezi temini için kullanıldığına dair bazı kayıtlar vardır. Tamamen kullanıldığı durumlarda ilgili iş için bütün masraf bu hazine tarafından karşılanmaktaydı. Kısmen kullanıldığı durumlarda ise devlet, bazen şartların aciliyetine göre yelkenci yolluklarının ya da gönderilecek malzemelerin bedelini bir valisine ödetmekte sonra da onun ödediği miktarı Tersane-i Amire Hazinesi'nden kendisine göndermekteydi. Bu doğrultuda Eflak ve Boğdan voyvodaları tarafından inşa edilen şalopalar ile bunların yelkenleri ve armaları için gönderilen iki nefer yelkenci ve armatörün her birine 150 kuruştan toplam 300 kuruşun İbrail muhafızının kapı kethüdası tarafından verilmesi istenmiştir⁷⁴⁶.

Tersane-i Amire hazinesi, sadece yelken bezi masraflarının değil donanmanın diğer masraflarının karşılanmasında da kullanılmaktaydı. Yedikule debbağhanesinden satın alınarak Mahzen-i Sürp'e teslim edilen 6,200 kuruş değerindeki hartuç⁷⁴⁷ ipliğinin bedeli olan 30,000 kuruşun Tersane-i Amire hazinesinden ödenmesinin istenmesi bu hazinenin bir dönem için önemli bir finansman kaynağı olduğunu göstermektedir⁷⁴⁸.

Tersane-i Amire hazinesi kurulmadan önce de Tersane-i Amire, yaptığı donanma harcamalarını belli gümrüklerden olan alacağına mahsup etmek suretiyle kendisi ödemekteydi. Bu istisnai finansman biçiminde Tersane-i Amire, zamanı geldiği zaman yaptığı harcamayı, ilgili gümrükten olan alacağıyla denkleştirmekteydi. Mayıs 1736'da Varna İskeleyi'ndeki gemiler için iki bin dört yüz elli altı top yelkenlik beze ihtiyaç duyulduğu zaman Tersane-i Amire, bir tersane çavuşu görevlendirip gemi ile bu bezleri Varna İskeleyi'ne ulaştırmıştır. Tersane eminine, bu bezin nakli için gereken görevlileri kiralamak ve bu bezleri arabalara yükleyerek acil biçimde donanmaya ulaştırmak için gerekli olan ücreti daha sonra Varna gümrüğünden almak şartıyla Tersane-i Amire'ce ödenmesi emredilmiştir. Tersane eminininden bu hususu hüccet-i şer'iyeye ettirip saklaması da istenmiştir⁷⁴⁹. Benzer bir uygulamaya 1764/1765 yılında da

⁷⁴³ Müteveffa Şevki Mehmet Efendi'nin mal varlığı önce Bab-ı Hümayun Hazinesi'ne aktarılmış buradan da bu mal varlığının 15,006 kuruşu Kapıcıbaşı Hacı Hüseyin Ağa'ya havale edilmiştir. Hacı Hüseyin Ağa belirtilen miktar parayı eksiksiz biçimde teslim aldığı, kadı olan Mevlana Resmi Osman Efendi'nin huzurunda beyan ederek ilam çıkartmıştır. Bu şekilde ücretlerin kadı huzurunda teslim alınarak ilama bağlanmasının sebebi işlem güvenliğini tesis etmek, anlaşmazlık halinde ispat kolaylığı sağlamak ve yapılan işlemi kayıt altına alarak resmiyete dökmektir. (bk. COA.İE.BH.6:538:2.)

⁷⁴⁴ COA.MAD.d. No. 10412, s. 101.

⁷⁴⁵ Cengiz Orhonlu, "Hazine", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 17., TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1998, s. 132.

⁷⁴⁶ Vidin'de inşa edilen yirmi adet sandalın arma ve yelkenlerinin yapımı için armatör ve yelkencilere ihtiyaç duyulduğu zaman, bunların önce İbrail'den gönderilmesi düşünülmüş ancak bu mümkün olmayınca İstanbul'da Liman Reisi tarafından sağlanarak Vidin'e gönderilmiştir. Ardından bunların işe başladıktan sonra lazım gelen gündeliklerinin Vidin Muhafızı Celal Paşa tarafından verilmesi kararlaştırılmıştır. (bk. COA.C.BH.274:12616:1.)

⁷⁴⁷ Hartuç, merminin arkasından namluya sürülen bezden barut kesesidir. (bk. Nutki, *age.*, s. 116.)

⁷⁴⁸ COA.C.BH.50:2398:3.

⁷⁴⁹ Varna gümrük eminine hitaben yazılan fermanında, ondan iki bin yedi yüz elli altı top yelkenlik bezin gemi ile İstanbul'dan Varna İskeleyi'ne taşındıktan sonra gerekli olan nakliye ücretinin Varna gümrüğü

rastlamaktayız. Buna göre Silistre ve Rusçuk iskelelerinden yararlanan kefere ve değirmencilerin cizyeleri buraların nazırları tarafından tahsil olunmakta olup o sene toplam tahsilatın 86,000 akçesi, şaykaların yelken, kürek vesair masrafları için tahsis olunmuştur. İlgili senenin sonunda görevlilerin hesapları görülürken bu miktar para onların borcundan düşülmekteydi. ". . . her bir sene elli bin sağ akçe şüurut-ı iltizamlarına ve ber-mu'tad-ı kadim her bir sene görülen hesablarına ba-telhis ve fermân mahsup olunagelmekle. . ." ibaresi bunun uzun zamandan beri başvuru olan bir uygulama olduğu ihtimalini akla getirmektedir⁷⁵⁰.

6.2.5. Hazine-i Amire Ödemeleri

Hazine-i Amire, para işlerini görmek için kurulmuş kurumlardan birisidir. Hazine-i Amire başlangıçta Baruthane-i Amirenin veznesi mahiyetinde kurulmuş olup ismi devlet kasası anlamında kullanılmıştır⁷⁵¹. Bu hazinenin İç Hazine ve Enderun Hazinesi gibi bölümleri vardır.

Bir finans aracı olarak Hazine-i Amire, bazı tarihlerde yelken bezi masraflarının karşılanmasında kendisine sıkça başvuru olan bir kurum olmuştur. 1712/1713'te Midilli'de inşa edilen yirmi beş adet şehtiye gemisinin teçhizi için gerekli olan üç bin top yelken bezi dâhil malzemelerin ücreti olan 7,500 kuruş Hazine-i Amireden karşılanmıştır⁷⁵². Hazine-i Amire, yelken bezi dışında diğer donanma masraflarının karşılanmasında da kullanılmaktaydı. Mesela Silistrelî Kapıcıbaşı Battal Mustafa Ağa'ya Akkırman'a gitmesi gereken elindeki otuz bin İstanbullu kile kadar arpa ve zahireyi, civar kazalardan tutacağı arabalarla Varna İskelesi'ne göndermesi emredilmiştir. Bu görevli ise bu hizmet için kullanılacak paranın karşılığı olan 4. 000 kuruşun kendisine Hazine-i Amireden borç olarak verilmesini istemiştir⁷⁵³.

Hazine-i Amirenin yelken bezi temininde bir ödeme aracı olarak kullanılması 18. yüzyılda pek çok durumda karşımıza çıkmaktadır. 1758/1759'de Trablusgarb Ocağı'na gönderilecek her bir topu 195 akçeden bin beş yüz top bezin bedeli olan 2,437 kuruş doğrudan Hazine-i Amireden ödenmiştir⁷⁵⁴. Yine başka bir tarihte 1773/1774'de Tuna Nehri kıyısında inşa olunacak yirmi adet çete kayıklarının mühimmatı Tersane-i Amireden gönderilmesine rağmen yetmemiş, bunun üzerine bu mühimmatın satın alınma cihetine gidilmiş ve gerekli olan 7,730 kuruş ise yine Hazine-i Amireden gönderilmiştir⁷⁵⁵. 28 Temmuz 1796'de yaşanan başka bir örnekte ise kaptan paşa donanma kalyonlarının yelken bezi, lenger, gomina ve diğer ihtiyaçları için Rusyalı bir tâcir olan Aleksandır ile bir anlaşma yaparak bunların Giresun ve Zigana'dan getirilmesini sipariş etmiştir. Daha sonra fiyatta da uzlaşarak bu husus bir sözleşmeye bağlanmıştır. Rusyalı tâcir Aleksandır, bunları Tersane-i Amire mahzenine teslim etmeye sıra geldiği zaman sahip olduğu iki adet hazine tezkirelerinin karşılığı olan 21,728 kuruşun birkaç gün içinde verilmesi gerekirken verilmediğini bu durumda malzemeleri getiremeyeceğini söylediğinde bu malzemelerin, donanma için çok lüzumlu olduğu ifade edilerek talep edilen meblağın Hazine-i Amireden ödenmesi emredilmiştir⁷⁵⁶. Bu son örnek bize kaptan paşaların da bezcibaşı ya da mübaşirler gibi doğrudan üretici ya da tâcirlerle sözleşme yapabildiğini göstermektedir. 18. yüzyılın

malından verilmesi, daha sonra ise bu bezlerin Varna'dan orduya ulaştırılması amacıyla arabalar temin edilmesi ve bunlara ait kira ücretlerinin sahiplerine ödenmesi emredilmiştir. (bk. COA.C.BH.123:5977:1.)

⁷⁵⁰ COA.C.ML.27:1256:1.

⁷⁵¹ Pakalın, *age.*, C I., s. 786.

⁷⁵² COA.MAD.d. No. 3435, s. 58.

⁷⁵³ Dergâh-ı Âli kapıcıbaşılarından olan Battal Mustafa Ağa tarafından Akkırman'da hem bir adet fırkateynin denize indirilmesi hem de Akkırman Kalesi'nin tamiri için gerekli olan 4,000 kuruşun Hazine-i Amireden borç olarak verilmesi talep edilmiştir. (bk. COA.C.BH.35:1685:3.)

⁷⁵⁴ COA.MAD.d. No. 10365, s. 49.

⁷⁵⁵ Tuna Nehri kıyısında inşa edilecek yüz on adet çete kayığından doksan adetinin mühimmatının Tersane-i Amire mevcudundan verilmesi kararlaştırılmıştır. Doksan adet çete kayığının yelkenleri için gerekli olan Boğaz bezlerinin bedelinin Hazine-i Amireden verilmesi Tersane Emîni Mustafa Efendi tarafından talep edilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10391, s. 81.)

⁷⁵⁶ COA.C.BH.188:8838:1.

sonlarında 1792/1793'de İstanbul'dan satın alınan sekiz bin top bezin bedelinin yine Hazine-i Amireden ödenmesi kararlaştırılmıştır⁷⁵⁷.

Yukarıda belirtildiği üzere yapılan harcamalar, bazı durumlarda gerek büyük yekûnlar tuttuğu için gerekse de kaynaklar arasında bölüştürmenin daha pratik olması nedeniyle tek bir kaynakla değil birden fazla kaynakla finanse edilmekteydi. Buna göre uygulamada harcamanın parasal yükü kaynaklar arasında bölüştürülmektedir. Bu meyanda dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından⁷⁵⁸ Aydın Muhassılı el-Hac Ahmet Ağa, 1803/1804 senesine mahsuben 5,128 kilogram pamuk ipliğinin hepsini, 6,000 kuruştan satın alıp Tersane-i Amire'ye teslim ettiği zaman bu satın alma işlemine ait ücretin bir kısmı İstanbul cizyesi malından bir kısmı Hazine-i Amireden ve bir kısmı da devlet mallarından havale edilerek kendisine ödenmiştir⁷⁵⁹.

6.2.6. İstanbul Duhan Gümrüğü Gelirleri

İstanbul tütün gümrüğü mukataası, devlete gelir sağlayan önemli gümrüklerden birisiydi. Tütün gümrüğü mukataası, tek unsurlu bir mukataa olarak imparatorluğun tamamını kapsamak üzere sadece on kadar mukataa halinde örgütlenmiştir⁷⁶⁰. Burasının gelirleri yelken bezi masraflarının karşılanmasında sıkça kullanılmaktaydı. 1717/1718'de Ustabası el-Hac Mehmed'e dokutturulması ferman olunan yelken bezleri için her bir ay 60,000 sağ akçe⁷⁶¹ İstanbul duhan gümrüğü malından kendisine ocaklık olarak tahsis edilmiştir⁷⁶². Aynı kişiye 1718/1719'de İstanbul duhan gümrüğü gelirlerinden her ay 2,000 akçe daha ocaklık olarak tayin edilmiştir⁷⁶³. Başka bir bezcibaşı olan el-Hac Mehmet'e 1720/1721'de alacağına karşılık buradan her ay 1,500 kuruş ocaklık olarak tahsis edilmiştir⁷⁶⁴. Bu gelirler, senelik olarak tahsis edilmekte ve teslim edilecek bezin ücretlerine münhasır kılınmaktadır. Bu sebeple her yıl tahsis işlemin yenilenmesi gerektiği gibi tahsis edilen gelirin bez üretimi dışında kullanılması da mümkün olmamaktadır.

⁷⁵⁷ COA.C.BH.234:10849:1.

⁷⁵⁸ Kapıcıbaşılık, Osmanlı Devleti'nin en eski müesseselerinden birisidir. Fatih Kanunnamesi'nde adı geçmektedir. Saraydaki kapıcıların amiri anlamında kullanılan kapıcıbaşı terimi iki tür sınıfa mensup kapıcıbaşılara işaret etmekteydi. Birincisi Bâb-ı Hümâyün ikincisi ise Dergâh-ı Âli. Belgelerde adı geçen daha çok bu ikinci sınıf kapıcıbaşılardır. Eyaletlerdeki beylerbeyi veya vezirlere yapılacak önemli ve gizli tebligatlar bunlar vasıtasıyla yapılmaktaydı. Lüzumu halinde bazı vali, vezir vesair devlet adamlarının idamına bunlar memur edilmekteydi. Yabancı ülkelerden elçiler geldiği zaman onu karşılayarak Topkapı Sarayı'nın divanhanesine götürmek ve ardından kollarına giren iki kapıcıbaşı marifetiyle padişahın huzuruna çıkarmak da onlara ait görevler arasındadır. Ayrıca Eflak ve Boğdan'a voyvoda atananlar onların nezaretinde bu ülkeye gitmekteydi. Gelir olarak bir kısım şer'i mübaşirlik aidatları bunlara aittir. Onlar da bu geliri iltizama vermekteydiler. (bk. Pakalın, *age.*, C 2., s. 168.)

⁷⁵⁹ COA.C.BH.52:2452:1.

⁷⁶⁰ Mehmet Genç, "Mukataa", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 31., TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2006, s. 129.

⁷⁶¹ Sağ akçe tabiri, sağlam para hakkında kullanılan bir tabirdir. Devletçe piyasada para sıkıntısının artması üzerine akçenin değeri yükseltilmiş ve halk tarafından bunlara da "çürük akçe" tabiri verilmiştir. Akçenin değeri düşürüldüğünde ise bu tür akçelere "züyuf akçe" denmiştir. (bk. Pakalın, *age.*, C. 3., s. 91.)

⁷⁶² COA.MAD.d. No. 2864, s. 57.

⁷⁶³ Donanma kalyonlarının yelkenleri için Bezhanede ustabaşı ve iplikçibaşı olan el-Hac Mehmet vasıtasıyla dokutulması ferman olunan kırk top yelken bezinin iplik bahası, bükme ve dokuma ücretleri için İstanbul gümrüğü, İstanbul kahve ve duhan gümrükleri ile simkeşhane mukataası mallarından her ay 2,000 kuruşun 1718/1719 senesinde ocaklık tayin edilmesine rağmen kahve ve simkeşhane mukataası mallarından adı geçen yılda mal kalmadığı anlaşılmıştır. Ancak İstanbul gümrük ve duhan rüsumundan dokuz ayda toplam 8,000 kuruş gelir, el-Hac Mehmet'e havale olunmuştur. (bk. COA.MAD.d. No. 3918, s. 58.)

⁷⁶⁴ COA.MAD.d. No. 3925, s. 34.

6.2.7. Simkeşhane Mukataası Gelirleri

Simkeşhane, Osmanlı Devleti'nde devlet emrindeki altın, gümüş ve sırma işlemecilerinin topluca çalıştığı yerdir. Burası, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü'nde altın ve gümüş teller çeken sırmacı esnafının bulunduğu yere verilen isim olarak tanımlanmıştır⁷⁶⁵. Burasının yeri, önceleri Irgat Pazarı'nda Çorlulu Ali Paşa cami ve medresesinin yerinde iken sonradan Bayezid'tan Aksaray'a giden yolda bulunan binaya taşınmıştır. Simkeşhane resmi bir kurum olarak idare edilmiştir. Devlet burada işlenen kıymetli madenlerin büyük kısmının sahibiydi. Osmanlı Devleti'nde özellikle madencilikte altın ve gümüş madenlerinin hemen hemen tamamı ile bakır ve kurşun madenlerinin büyük bir bölümü devlete aittir. Bundan başka şap madenleriyle tuzlaların tamamı ve tarım için gerekli olan alt yapı tesisleri devlete ait olduğu gibi esnaf için önemli bir fiziki sermaye gerektiren kumaş apre tesisleri, boya ve basma atölyeleri, mum imalathaneleri, kahve değirmenleri gibi pek çok kuruluşun da başlıca sahibi devlettir. Bütün bu kuruluşların hemen hemen tamamı birer mukataa olarak örgütlenmiş bulunmaktaydı⁷⁶⁶.

Simkeşhane mukataasının yelken bezi masraflarının karşılanması için seferber edildiğine dair birçok örnek vardır. Ustabaşı el-Hac Mehmed'e dokutturulması ferman olunan yelken bezleri için satın alınması gereken iplik masrafı, dokuma ve satın alma masrafı olarak simkeşhane mukataası malından 1717/1718 senesinde her ay 40, 000 sağ akçe ocaklık olarak tahsis edilmiştir⁷⁶⁷. 1718/1719'de aynı kişiye bu miktara ilave olarak simkeşhane mukataası gelirlerinden her ay 2,000 akçe daha ocaklık olarak tahsis edilmiştir⁷⁶⁸. 1740/1741'de ise Bezcibaşı el-Hac Mehmet Efendi'ye her yıl dokutturulacak on dört bin yüz altmış top yelken bezlerinin iplik, bükme ve dokuma ücretleri için buradan her ay 2,000 kuruş ocaklık olarak tayin edilmiştir⁷⁶⁹.

6.2.8. İstanbul Kahve Rüsümü Mukataası Gelirleri

İstanbul'a daha çok Yemen'den gelen kahve, Osmanlı Devleti'nde hem tüketime hem de iç ve dış ticarete konu olan önemli bir ticaret maddesiydi. Hem yurt dışından ithalatı yapılmakta hem de yurt içinden Avrupa'ya tüccarlar vasıtasıyla satışı gerçekleştirilmekteydi. Kahve için tüketim ve ticaretin en yoğun olarak gerçekleştiği yerlerin başında ise İstanbul gelmekteydi. Kahve tüketiminden alınan verginin bütçe gelirlerine katkısı %1'e yakın büyüklükte olup İstanbul kahve vergileri mukataası yapısını itibarıyla tek unsurlu bir mukataaydı ve imparatorluk ölçeğinde biri İstanbul'da, diğeri ise Suriye'de merkezlenmiş iki mukataadan ibaretti⁷⁷⁰. Dolayısıyla devlete önemli gelirler sağlayan İstanbul kahve rüsümü mukataası, yelken bezi masraflarının karşılanmasında önemli bir kaynak oluşturmaktaydı. 1717/1718'de Ustabaşı el-Hac Mehmed'e dokutturulması ferman olunan yelken bezleri için satın alınması gereken iplik, dokuma ve satın alma masrafı olarak İstanbul kahve rüsümü mukataası malından her ay 60,000 sağ akçe kendisine ocaklık olarak tahsis edilmiştir⁷⁷¹. 1718/1719'de yine aynı kişiye İstanbul kahve mukataası gelirlerinden her ay 2,000 akçe daha ilave ocaklık olarak tahsis edilmiştir⁷⁷².

İstanbul kahve vergileri mukataasının bütün gelirleri yelken bezi masraflarının karşılanmasına ayrılmamıştır. Ya da yelken bezinin bütün masrafları için sadece burasının kapısı çalınmamaktaydı. Bu mukataa, ancak kanunla belirlenmiş miktarda masraf için yelken bezi masraflarını katılmaktaydı. Genelde bu masraflar İstanbul gümrüğü, İstanbul kahve rüsümü mukataası ya da İstanbul duhan mukataası gelirleri arasında bölüştürülmekteydi. 1722/1723'te Bezcibaşı el-Hac Mehmet tarafından

⁷⁶⁵ Pakalın, *age.*, C III., s. 227.

⁷⁶⁶ Genç, *agm.*, s. 130.

⁷⁶⁷ COA.MAD.d. No. 2864, s. 57.

⁷⁶⁸ COA.MAD.d. No. 3918, s. 58.

⁷⁶⁹ COA.C.BH.207:9661:1.

⁷⁷⁰ Genç, *agm.*, s. 130.

⁷⁷¹ COA.MAD.d. No. 2864, s. 57.

⁷⁷² COA.MAD.d. No. 3918, s. 58.

dokunacak iki bin top yelken bezi için iplik, dokuma ve bükme ücretleri olarak senelik 4,253 kuruşun İstanbul gümrüğü ve duhan gümrüğü yanında kahve rüsumu mukaatasından da ocaklık olarak tayin edilmesi kararlaştırılmıştır⁷⁷³.

Bazı durumlarda devletin, ocaklık yoluyla tayin ettiği birimlerden yapılacak ödemelerin gecikmesi sebebiyle, ihtiyaç duyulan malzemelerin zamanında tedariki güçleşmekteydi. Bu durum ise hem ihtiyacın sahibi olan kurum açısından hem de bu iş için seferber edilen görevliler açısından mağduriyetlerin yaşanmasına neden olmaktaydı. Bu istikamette Kapıcıbaşı Hüseyin'in 22 Mart 1791'de bildirdiğine göre bu kişi inşasına memur olduğu kayıklar ve Sinop'taki iki parça büyük kalyon için demir, yelken ve halata ihtiyaç duyduğunda bunları temin etmek için Bolu voyvodasına başvurmuştur. 1790/1791 senesine mahsuben mukataa malından adı geçen kalyonlar için yukarıdaki malzemeler defalarca bu voyvodadan istenmesine rağmen o bugün yarın göndereceğim diyerek Kapıcıbaşı Hüseyin'i oyalamıştır. Bu tarihten sonra ise bu malzemelerin tahsiline imkân kalmamıştır⁷⁷⁴. Kapıcıbaşı Hüseyin tarafından talep edilen bu malzemeler, geminin kendisinden beklenen amacın gerçekleştirebilmesi için varlığına ihtiyaç duyulan önemli malzemelerdir. Geminin özelliği ve gemideki malzemelerin birbiriyle olan güçlü bağlantısı nedeniyle bunlardan birinin olmayışı gemiyi Tersane-i Amirede çürümeye mahkûm edebilmekte ve böylece yapılan harcamayı boşa çıkarabilmektedir. Meseleye karşı padişah dâhil devlet adamlarının aşırı özen göstermeleri askeri amaçlar kadar bu teknik, mali ve iktisadi detaylardan da kaynaklanmaktaydı.

6.2.9. Darphane Mukataası Gelirleri

Darphane, Osmanlı Devleti'nde para basılan yerdir. Darphane'nin başında padişah tarafından atanan darphane emini bulunmaktaydı. Darphane emini Hâcegân-ı Divan-ı Hümayun rütbesinde sahip olup yıllık olarak seçilmekteydiler. Darphane'nin işletilmesinden sorumlu olan emini, başmuhasebeye karşı mesuldürler. Osmanlılarda darphaneler iltizama verilmekte, yani işletilmek üzere mukataa olarak birine ihale edilmekte böylece burasının devlete gelir getiren bir yer olması sağlanmaktadır. Ancak altın, gümüş ve bakır para darbı, müstakil birer mukataa sayılmaktaydı. Çok defa her üç madenden para darbı aynı mültezime, fakat ayrı ayrı bedellerle iltizama verilmekteydi. "Tahvil" denilen iltizam süresi üç yıldır. İltizamı alacak bir kişi çıkılmazsa darphane, emaneten bir kamu iktisadi kuruluşu gibi çalıştırılmakta bu arada talibi çıkınca yine iltizama verilmektedir. Emanet ve iltizamla işletilme durumuna göre darphanenin yönetim ve denetiminde küçük bazı farklar olurdu⁷⁷⁵.

Darphane, 18. yüzyılda iltizam usulüyle işletilmekte ve mukataa usulüne konu olmaktadır. Mukataayı almak isteyen kişi açısından bu işi cazip kılan husus ise, tedavüle sürülen paraların itibarî değeri ile madenî değeri arasındaki farktan devletin elde ettiği kârdır. Bu kâr çoğunlukla cülûstan sonra yeni padişahın "*tecdid-i sikke*" kararı alması ve piyasadaki bütün sikkelerin Darphane'den geçmesi sonucu ortaya çıkmaktaydı. Bazen hükümdar, daha saltanatta iken piyasaya düzen vermek amacıyla "*tecdid-i sikke*" kararı alabilmekteydi. Bu durum, iltizama çıkarılan mukataa bedelini de o ölçüde yükseltmekteydi. Darphane, bu itibarla bir İstanbul gümrüğü ya da kahve ve duhan gümrüğü mukataaları kadar olmasa da yine de bez masraflarının karşılanmasında belli bir role sahiptir. 1778/1779'de tüccar kalyonlarından el-Hac Ahmet Kaptan'ın kolik gemisinin devlet tarafından satın alınması gerektiğinde, hem geminin satın alma masrafi

⁷⁷³ COA.C.BH.82:3914:1.

⁷⁷⁴ Serbevvin Hüseyin tarafından padişaha hitaben yazılan bir arzuhalden anlaşıldığı kadarıyla kendisi Sinop'ta iki adet kalyonun inşasına memur kılınmış ancak bu kalyonlar için gerekli olan demir, yelken, halat ve sair malzemelerin masrafi için Bolu voyvodasından 1790/1791 yılında talepte bulunulmuş ancak birçok kez bu talep bugün yarın cevabıyla geri çevirilmiştir. (bk. COA.C.BH.226:10515:1.)

⁷⁷⁵ Halil Sahillioğlu, "Darphane", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C 8. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1993, s. 503.

hem de donatılma masrafları için Darphane-i Amire mukataasına başvurulmak zorunda kalınmıştır⁷⁷⁶.

Sultan III. Selim döneminde Darbhane mukataası dışında başka mukataaların gelirlerinden yelken bezi harcamaları için para sarf edilmiştir. Yeni kurulan Nizam-ı Cedid ordusunun yanında donanmanın yeni baştan reforma tabi tutulması bu mukataaların gelirlerinin kullanılmasını zaruri hale getirmiştir. Bu dönemde Kocaeli adet-i ağnam mukataası, Kirmasti hazinesi mukataası, Konya adet-i ağnam mukataası, Kiselü zeameti mukataası ve Eskihisar-Küre mukataası gelirleri donanma yelkenleri için seferber edilen mukataalar arasında yer almaktadır⁷⁷⁷.

III. Selim döneminde 18. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan İrad-ı Cedid hazinesi Darbhane dışında ayrı bir finansman kaynağıdır. Nizam-ı Cedid ordusunun bir parçası olan donanma için yapılan harcamaların bir kısmı buradan karşılanmaktaydı. Bu meyanda 1802/1803'de Bezhane imal edilen altmış bin zira' (45,464 metre) yelken bezinin 29,500 kuruş tutan bedeli İrad-ı Cedid hazinesinden ödenmiştir⁷⁷⁸.

Tophane-i Amirede mevcut olan cebeli akçesi de önemli bir finansman kaynağıdır. Burası diğerlerine kıyasla daha az sıklıkla kullanılsa bile yine de bazen ihtiyaç halinde kullanılmaktadır. Bu istikamette dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından Tuna Nehri Kaptanı Çadırcızade Mehmet Ağa'dan Tuna Nehri'nde bulunan yirmi iki parça üstü açık gemiyi donatması istenmiştir. Bu kişi, işe başlayıp da işi bitirme noktasına getirince yelken bezleri ve gemi direklerinin İstanbul'dan bir an önce gönderilmesi istemiştir. Bunun üzerine padişah tarafından tersane eminine, bin top bezi her topu 80 paradan toplam 2,000 kuruşa satın alması ferman edilmiş o da bunları satın almıştır. Bunun bedeli de Tophane-i Amirede mevcut bulunan cebeli akçesinden karşılanmıştır⁷⁷⁹. Çadırcızade Mehmet Ağa'nın inşası emredilen bu yirmi iki gemide yüz doksan sekiz neferin görev yaptığını bildirip bunların ihtiyacı olan un miktarının dokuz yüz yirmi üç buçuk kile dokuz vukıyye olduğunu beyan ederek bu miktar unun İshakçı ambarına gönderilmesini istediğini gördüğümüze göre buradan devletin ihtiyaç malzemelerini doğrudan şahıslara değil belli depolara da gönderdiği sonucuna ulaşmaktayız.

Yelken bezi dokumak için pamuk ipliğini devlete sağlamakla görevli kazalar vardır. Tirkemiş hassı kazaları bunların başında gelmekteydi. Menteşe, Aydın ve Soma havalisi de erişlik ve argaçlık pamuk ipliği dokumada oldukça mahirdir. Belgelerde bu kazaların adının bu ipliklerle sıkça birlikte zikredilmesi bu gerçeğe mebniydi. Dokunacak pamuk ipliğinin miktarı, merkezi yönetim anlayışının özelliklerini yansıtacak biçimde yerinden değil merkezden tespit edilmekteydi. İstanbul'da ipliğin bedeli ve miktarı belirlenerek hangi kazada kimin ne kadar pamuk ipliği teslim edeceği başmuhasebenin mühürlü defterinde yazılı olup muhassıl⁷⁸⁰ ya da diğer yerel kamu görevlileri tarafından bu miktar mükelleflere dağıtılmakta, toplanmakta ve daha sonra

⁷⁷⁶ COA.MAD.d. No. 10398, s. 76.

⁷⁷⁷ COA.MAD.d. 3262. s. 22.

⁷⁷⁸ Donanma kalyonlarının donatımı için İstanbul'dan temin edilmesi kararlaştırılan iki bin top kalın Moskov ve iki bin top ince Moskov bezinden kalın olan bezin her bir topu için yirmi sekiz kuruş ve ince olan bezin her bir topu için yirmi iki kuruş ücret talep edildiğinde, toplam masraf baş muhasebe tarafından hesaplanmış ve bu masrafın 7,000 kuruşa ulaştığı görülmüştür. Bunun üzerine Moskov bezine eşdeğer olan Bezhane bezinin 29,500 kuruşa imal edileceği anlaşılınca bu miktar paranın İrad-ı Cedid hazinesi tarafından karşılanmasına karar verilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10434, s. 189.)

⁷⁷⁹ COA.C.BH.163:7707:1.

⁷⁸⁰ Muhassıl devlete ait vergileri toplamakla yükümlü olan memurlar hakkında kullanılan bir tabirdir. Arapça tahsil edici anlamına gelen muhassıl, Osmanlı Devleti'nden önce Anadolu Selçuklu Devleti'nde de aynı anlamda kullanılmıştır. İşleyiş olarak muhassıllar tayin oldukları yere giderler ve gittikleri yerdeki her mahalle ve köyün nüfus ve servetine göre bir vergi tarh ettirirlerdi. Tarh ettirilen vergilerin yazılı olduğu defterler muhassıllar tarafından İstanbul'a gönderilerek maliyeye takdim edilmekteydi. Maliye, bu defterleri inceledikten sonra bir suretini alarak Bab-ı Âli'ye sunmakta ve onun iradesini almaktaydı. Bundan sonra ilgili eyaletin vali, defterdar, naip, vücuh-ı belde ve kocabaşlarına hitaben evamir-i maliye kaleminden birer kıta yazı gönderilmekteydi. (bk. Pakalın, *age.*, C II. s. 569-570.)

devletin bu iş için görevlendirilmiş olduğu memura teslim edilmektedir⁷⁸¹. Toplanan ipliğin de bedeli sahibine peşin ve nakit olarak ödenmekteydi. Soma ahalisi, 1780'de devlete sekiz bin beş yüz kırk beş kilogram pamuk ipliği teslim etmiştir. Aydın ahalisi ise ileri bir tarihte, “*her bir sene mubaya'ası tertib oluna geldiği*” üzere beş bin yüz yirmi sekiz kilogram pamuk ipliğini teslim etmiştir⁷⁸². Bu iki kazanın ahalisi siyasi, mali ve iktisadi nedenlerin sonucunda zamanla eskisi gibi pamuk ipliğini devlete sağlayamayınca bunun yerine "pamuk ipliği" bahası adıyla bir bedel ödemeye başlamışlardır. İç göçler neticesinde kırsal kesimlerin boşalması sonucu üreticilerin sayısının azalması, eşkıya zulmü, mütesellim baskısı, yüksek enflasyon, iktisadi istikrarsızlıklar, paranın değer kaybetmesi, süregelen savaşlar vs. nedenlerle satın alma gücündeki reel gerileme, üreticiyi aciz bırakmıştır.

İhtiyat hazinesi olarak kullanılan Enderun-ı Hümâyün Hazinesi'nin de yelken bezinin masraflarını karşılamada kullanıldığı görülmektedir. 1690-1691'de Gelibolu'dan alınan her bir topu 147 akçeden on bin top yelken bezinin icap eden ücreti olan 12,000 kuruşun Enderun Hazinesi'nden karşılanması kararlaştırılmıştır⁷⁸³. 18. yüzyılda 65 parça yelkenli gemi, nevrüz zamanı Tersane-i Amireden hareket edeceği zaman Kaptanıderya Musahip Mustafa Paşa'ya Enderun Hazinesi'nden 1,400 kese akçe verilmiş ve bu para kendisi tarafından donanma masrafları için sarf edilmiştir⁷⁸⁴. Bu hazine, İstanbul gümrüğü, İstanbul duhan gümrüğü ve simkeşhane mukataası ile birlikte yelken bezinin finansmanında önemli bir ödeme aracıydı⁷⁸⁵. Ancak diğerlerine göre Enderun-ı Hümâyün Hazinesi zor durumlarda başvuru olan oldukça istisnai bir finansman aracı olarak karşımıza çıkmaktadır.

6.3. Yelken Bezi Temininde Yaşanan Sorunlar ve Sebepleri

Yelken bezi temini sürecinde gerek 18. yüzyıl gerekse de önceki yüzyıllarda hem iç ve dış piyasa hem üretici ve hem de devlet merkezli sebeplerden dolayı sorunlar hiç eksik olmamıştır. Esasında bu sorunlar sadece 18. yüzyıla mahsus sorunlar olmayıp önceki yüzyıllarda da varlığını sürdürmüş olan sorunlardır. Bu sorunların köklerinin derin olması, 18. yüzyılda bu sorunların üstesinden gelinmesini zorlaştırmıştır. Yelkenli gemilerin önem kazanmasıyla yelken bezi talebinin hat safhaya çıktığı 18. yüzyılda bu sorunlar kendini daha çok belli etse de ondan önceki yüzyıllarda da bu sorunlar yine belli ölçülerde vardır. Ancak donanmada kürekli gemiler hâkim olduğu için yelken bezi talebi kontrol altında tutulabildiğinden dolayı bu sorunlar devlet açısından çok da risk yaratan sorunlar değildir. İhtiyaç duyulan yelken bezi, fethedilen yeni topraklarda yeni ocaklıkların tahsisi ya da piyasa koşullarında faaliyet gösteren tüccarlardan satın alınmak suretiyle bir şekilde karşılanmaktaydı. Genel olarak devletin güvenlik ihtiyacı ve sorumluluklar açısından, üreticinin ise piyasa koşullarının ortaya çıkardığı gerçekler açısından meseleye baktığını ve bu yüzden tarafları bir araya getirecek ve çözüm yolları üretecek kurumsal yapıların yokluğu nedeniyle bu alandaki sorunların 18. yüzyılda ağırlaşarak büyüdüğünü söylemek mümkündür.

⁷⁸¹ Donanma-yı Hümâyün kalyonlarının yelkenleri için, Tersane-i Amirede bulunan Bezhanede dokunacak altmış bin zira' yelken bezi için on bin vukkiye pamuk ipliğinin tahsili amacıyla Aydın muhassılına yazı gönderilmiştir. (bk. COA.C.BH.271:12512:1.)

⁷⁸² COA.C.BH.183:8608:1.

⁷⁸³ Enderun hazinesi, padişahın iradesine mahsus bir hazinedir. Burada bulunan altın ve gümüşler bayındırlık, imar ve hayır işlerinde kullanılmaktaydı. Padişah, savaş hali gibi devlet maliyesinin sıkıştığı dönemlerde Enderun hazinesinden devlet hazinesine borç para vermekteydi. Yelken bezinin masraflarının karşılanması noktasında 18. yüzyılda bazen Enderun-ı Hümâyün hazinesinden borç alınmak suretiyle ihtiyaç duyulan para Bâb-ı Hümâyün hazinesine ihraç edilmiş, buradan da Gelibolu'ya yelken bezi dokutturmaya giden mübaşire ödenmiştir. Bu hazinenin kullanılması devletin ekonomik açıdan zor durumda kaldığı istisnai durumlarda söz konusu olmaktadır. (bk. COA.AE.SMST.III.79:5832:1.)

⁷⁸⁴ Raşid Mehmet Efendi-Çelebizade İsmail Asım Efendi, *Tarih-i Raşid ve Zeyli*, C I. , haz. Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer, Klasik Kitaplar, İstanbul, 2003, s. 277.

⁷⁸⁵ Dokumacıbaşı el-Hac Mehmet Efendi'ye Bezhanede her sene dokutacağı on dört bin yüz altmış top yelken bezi için ödenecek ücretin 2,000 kuruşunun ocaklık usulüyle Simkeşhane mukataası mallarından ödenmesi kararlaştırılmıştır. (bk. COA.C.BH. 269:12404:1.)

Aslında yelken bezi dâhil kereste, zift, urgan, katran gibi diğer gemi yapım ve donatım malzemelerinin temininde yaşanan sorunlar, yukarıda ifade edildiği üzere piyasa, uluslararası ekonomi, devlet ve toplum kaynaklı benzer sebeplerden kaynaklandığı için eski dönemlerde de vardır. Eylül/Ekim 1693'te Sinop sakinlerinden bazıları kalyon kerestelerinin kesilmesine muhalefet ettikleri için bunların Kefe Kalesi'ne hapsedilmeleri istenmiştir⁷⁸⁶. Başka bir örnekte ise her sene İznikmid Tersanesi'ne kereste nakleden kazaların ahalilerinden bazıları Şubat/Mart 1695 tarihine ait keresteyi İznikmid İskeleye'ne taşımakta muhalefet etmişlerdir⁷⁸⁷. Kereste dışında kendir, urgan, üstüğü, pirinç ve peksimette de bu sorunlar farklı düzeylerde yaşanmaktaydı. Ancak kalyon devrine geçildikten sonra eskiye kıyasla daha fazla kalyon türü gemi yapımına ihtiyaç duyulması sonucunda bunların inşa ve donatım malzemelerine olan ihtiyaç da artmış, kaybedilen toprakların artması, iç güvenlik sorunları ve merkezi otoritede yaşanan sorunlar, bu alandaki sorunların daha güçlü bir şekilde hissedilmesine sebep olmuştur. Önceleri fazla dikkat çekmeyen sorunlar dikkat çekmeye, küçük görülen sorunlar büyümeye başlamıştır.

6.3.1. Kaçakçılık ve Karaborsacılık

Kaçakçılık, devletin bilgisi dışında, kayıt dışı olarak mal ve eşyaların ithalat ve ihracata konu olmasıdır. Yelken bezinin temininde yaşanan sorunlar bağlamında devlet ekonomisini tehdit eden kaçakçılık olgusunun mutlaka denkleme dâhil edilmesi icap eder. Kaçakçılığın asıl nedeni ise belli mal ve eşyalara karşı talebin aşırı artmasına karşılık üretim arzının bu artış hızı karşısında sabit kalması ya da ona yetişemeyişidir. Bu durum talep edilen mal ve eşyaların fiyatını yükselmekte, tüccar ve üretici ise rasyonel düşünen bir varlık olarak en çok kâr edeceği müşteri ya da pazara ürününü satmak istemektedir. Üretici bu istek doğrultusunda işe koyulduğunda ise devreye devletin güvenlik önlemleri girmekte bunları aşmak söz konusu olduğunda ise rüşvet, iltimas ve kaçakçılar ortaya çıkmaktadır.

Belli malzemeler söz konusu olduğunda Osmanlı üreticisinin en yüksek kâr elde edecek şekilde ürününü satması devletin ekonomi üzerindeki ağır denetimi yüzünden mümkün değildir. Loncalar piyasayı devlet ise loncaları kontrol etmekteydi. Loncaların hangi fiyat aralığında ürünleri satacağı ya da ham maddeyi nereden ve hangi fiyatla satın alacağı önceden belirlenmiştir. Bazı hizmet ve ürünlerin azami ve asgari fiyatları sabitlenmiştir. Narh müessesesi bu imkânı devlete vermektedir. Fiyatlar, buğday, arpa, sahtiyân, kereste, pamuk ve yelken bezi gibi temel tüketim maddelerinde piyasa mekanizmasına göre şekillenen arz ve talep dengesine göre oluşmamaktaydı. Devlet günümüzden farklı olarak ekonomiyi düzenleyen bir hakem rolüyle temel tüketim maddelerinin alınıp satıldığı bu alanda cari olan alım satım fiyatlarını bizzat kendisi belirlemekteydi. Devlet müdahalesi sonucu oluşan bu yapay fiyatların ise yüksek enflasyon, hızlı fiyat artışları ve sürekli yaşanan devalüasyonlar nedeniyle üreticiyi tatmin etmesi mümkün değildir. Piyasa bu dönemde iç ve dış ekonomik dinamiklerin etkisiyle düzensiz ve istikrarsız bir yapıya bürünmüştür. Yelken bezi üreticisi açısından Tersane-i Amirenin ne kadar fiyata ne kadar yelken bezi satın alacağı devlet tarafından önceden ilan edilmiş olduğu için ona bu fiyatın üzerinde yelken bezini satamazlardı. Bu fiyatın altında satmak isterlerse zararına üretim yapmayı göze almaları icap etmekteydi. Bir tahminle bir üretici şayet devletçe belirlenmiş fiyatın üzerinde bir fiyatla bezini satmak isterse devletin ya da Bezhaneyi işleten bezcibaşının zarar etmesine neden olur bu durumda en mantıklı düşünüşle devlete belli bir iltizam bedeli ödemiş olan bezcibaşının muhalefeti ile karşılaşır. Ayrıca devlet ve üretici, yetki ve güç anlamında

⁷⁸⁶ COA.MHM.d. No. 101, s. 3.

⁷⁸⁷ Biga ve Güvercinlik ahalisinden bazı kimseler de aynı şekilde muhalefet etmekteydiler. Buraların naib ve iş erlerine hitaben yazılan bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Tersane-i Amirede inşasına başlanan firkateler için lazım gelen kerestelerin bu kazalardan kesilerek İstanbul'a gönderilmesi için bostancılar hasekilerinden birinin görevlendirilmiş olduğu ve bu kişinin mübaşir olarak Biga ve Güvercinlik Kazası'nda işe başladığı zaman kazalar ahalisinden bazılarının muhalefet etmesi sebebiyle işin yarım kaldığı bildirilmiştir. (bk. COA.MHM.d. No. 103, s. 40.)

birbirine eşit ve denk aktörler değildir. Üretici varlık olarak devlet yanında zayıf olup ekonomik gücünü kullanarak devletle başa çıkabilmesi mümkün değildir. Üretici, her şeye rağmen yine de bezini narh fiyatının üzerinde bir fiyatla satmak isterse devletin kamu otoritesini elinde tutmasından kaynaklanan yaptırımlarıyla yüzleşmek zorunda kalırdı. Bunu istemeyen ama ekonomik faaliyetini de sürdürmek isteyen üreticinin karşısında bu durumda bir seçenek olarak piyasaya müdahil olan sınır ötesi tüccarlar çıkmaktaydı. Bu tüccarlar, tebaası oldukları Avrupa devletlerinin, Osmanlı Devleti'nden almış olduğu ticari ayrıcalıkları da kullanarak devletin önerdiği fiyattan daha yüksek bir fiyatı üreticiye teklif ederek onun ürünlerini üreticiden kaçak yollarla satın alıp yurt dışına çıkarmaktaydılar. Devletin gerileme ve dağılma döneminde taşra otoritesi zayıflayıp merkezi denetim mekanizmaları etkisini yitirince sadece yelken bezi değil, tahıl, pamuk, gümüş, altın ve silah gibi eşyaların da kaçakçılığı yaygınlaşmıştır.

18. yüzyılda birçok örneklerine rastlanmasına rağmen kökü epey geçmişe giden kaçakçılığın devletin en güçlü olduğu 16. yüzyılda bile olduğunu gösteren çok sayıda örnek vardır⁷⁸⁸ ve yazılan hükümlere de bu sorun konu olmaktadır⁷⁸⁹. Padişahlar, kaçakçılığın varlığını bilmekte ve bunun önlenmesi için emirler göndermelerine ve kaçakçılıkla mücadele etmelerine rağmen alt düzey yöneticilerin mevcut durumdan kendilerine çıkar sağlamalarından dolayı kaçakçılıkla mücadelede başarılı olunamamaktaydı⁷⁹⁰. Çünkü bu alt düzey yöneticiler oluşan ranttan pay aldıkları için meselenin üstünü örten ve işi alttan alan bir tavır takınmaktaydılar. 3 Kasım 1573 tarihinde Prizren beyine gönderilen bir hükümde padişah tarafından bal mumu, sahtiyan, donyağı ve pamuk gibi ürünlerin gayrimüslim tüccarlara verilmemesi için defalarca emir gönderilmesine rağmen bazı kimselerin bunları Prizren Sancağı'nda satmalarının sebebinin ne olduğu sorulmakta ve bu işi yapanların ele geçirilip eşyalarına el konulması ve ardından hapsedilerek durumlarının yazılı olarak İstanbul'a bildirilmesi emredilmiştir⁷⁹¹. Hükümün bir sureti Bosna ve Hersek beyine de yazılmıştır. Çünkü aynı olgu burada da geçerlidir.

Kaçakçılık olgusu sadece Osmanlı Devleti'nde değil onunla 18. yüzyılda komşu olmuş Venedik Cumhuriyeti'nde de gözlemlenen bir olguydu. Bu doğrultuda yelken, çipa ve halat gibi gemicilikle ilgili malzemeler ile savaş malzemelerinin Venedik'ten dışarıya çıkarılması yasak olduğu halde bazı zümreler tarafından bu ürünler kaçak yollarla ülke dışına çıkarılmaktaydı. 18. yüzyılda bile bu kaçakçılık yapılmakta ve Venedik'ten yasak yollarla çıkarılan bu malzemeler gizlice Osmanlı ülkesine getirilmekteydi. Venedik'ten Osmanlı ülkesine doğru yönelen bu kaçakçılık olgusunu, Venedik ürünlerinin daha kaliteli olmasına bağlayan yazarlar vardır⁷⁹².

Kaçakçılığın yaygınlaşması, piyasanın sağlıklı teşekkül etmesine ve etkin çalışmasına bir engel teşkil etmekte ve domino taşı etkisiyle farklı mekanizmaların devreye girmesine neden olmaktadır. Çünkü kaçakçılık yoluyla pamuk ve pamuk benzeri ürünlerin piyasadan çekilmesi bunların alım satım fiyatını yükseltmekte ve pamuktan mamul ürünlerle hayatını kazanan insanların fiyat avantajlarını yitirmelerine

⁷⁸⁸ Kaçakçılığa en çok konu olan malzemelerin başında buğday gelmekteydi. İstanbul dışından gemilerle İstanbul'a taşınan buğday Rodosçuk, Şarköy, Gelibolu, Erikli ve Silivri iskelelerinde indirilerek Avrupalı tüccarlara satılmaktaydı. Bunun nedeni ise bu tüccarların buğdaya daha yüksek ücret ödemeleriydi. Bu durum ise İstanbul'da ekmek fiyatlarının yükselmesi ile birlikte toplumsal huzursuzluklara neden olmaktadır. Padişahlar bununla başa çıkabilmek için pekçok hükümler çıkarmışlarsa da iktisadi kaynaklı bu sorunla başa çıkamamışlardır. (bk. COA.MHM.d. No. 71, s. 78.)

⁷⁸⁹ Mısır beylerbeyi Ahmed'e gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla İstanbul'un nüfusu arttığı için zahire ihtiyacı da buna paralel olarak artmıştır. Mısır'dan gemilere yüklenen buğday, pirinç, mercimek, bakla, şeker, keten, kına vesair malzemeler İstanbul'a taşınmak yerine Frengistan, Rumeli ya da Anadolu sahillerinde bulunan bazı iskelelere taşınarak buralarda yabancı ya da yerli tüccarlara satılmaktaydı. Bu ise İstanbul ahalisinin zahire bağlamında yokluk çekmesine neden olmaktadır. (bk. COA.MHM.d. No. 71, s. 120.)

⁷⁹⁰ COA.MHM.ZYL.d. No. 15, s. 2.

⁷⁹¹ COA.MHM.d. No. 23, s. 49.

⁷⁹² Maria Pia Pedani, *Doğunun Kapısı: Venedik*, çev. : Gökçen Karaca Şahin, Küre Yayınları, İstanbul, 2012, s. 253.

yol açmaktaydı. Piyasa için üretim yapan tezgâh sahipleri, bu durumda rekabet üstünlüklerini kaybetmekte, piyasa içinde etkinlik olarak zayıflamakta ve sayı olarak küçülmekteydiler. Bu sonuç sadece pamuk için değil kaçakçılığa konu olan zahire için de geçerliydi. Burada da aynı piyasa mekanizması işlemekteydi. Zahirenin İstanbul dışında yüksek fiyat teklif eden tüccarlara satılması, İstanbul'da zahire kıtlığına yol açmakta bu da ekmek fiyatlarının yükselmesi gibi doğrudan doğruya sıradan insanların hayatına etki etmekteydi. Bu durum haliyle bir takım sosyal huzurluklara neden olmaktaydı. Devletin kaçakçılık olgusuyla etkili şekilde mücadele edemeyişinde kamu görevlilerinin isteksizliği önemli bir rol oynamaktaydı.

Kaçakçılığın 18. yüzyıldan önce yaşandığı yerlere ve bunlara taşradaki kamu görevlilerinin kasten göz yumduklarına dair birçok örnek vardır. 1582/1583 yıllarının sonlarına doğru Gelibolu ve Lâpseki kadılarına yazılan bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Venedik, Fransa, Girit ve Nakşa ve İskanoz'a ait gayrimüslim gemileri İstanbul'dan yola çıkmadan önce İstanbul'da yoklanmaktalar sonra yola çıkmaktalar ve ardından bu gemiler Bandırma Körfezi, Silivri, Erikli ve Rodosçuk'a uğrayıp yelken bezi, pamuk, don yağı, gön ve bal gibi ürünleri satın almaktaydılar. Gemi kaptanları bu malzemeleri gemilerine yükledikten sonra Çanakkale Boğazı'na geldiklerinde ise burada görev yapan voyvoda ve dizdarlar onlardan on beş yirmi akçe alıp bu gemileri salıvermekteydi. Oysa bu kamu görevlilerine bu gemileri yoklayarak mauyene etmeleri ve yasak eşya taşıyanları varsa alıkoymaları için daha önce emr-i şerif gönderilmiştir⁷⁹³.

Pamuk ya da yelken bezi dışında zift ve don yağı da kaçak olarak yurt dışına çıkarılan malzemelerdendi. Devlet sık sık fermanlar yoluyla yurt dışına çıkışı yasak olan malzemeleri ilan etmekteydi. İhtiyaca göre ihracı yasak ürünlerin listesi azaltılıp çoğaltılarak bu liste güncellenmekteydi. 16. yüzyılın sonlarında yurt dışına kaçırılması dolayısıyla buğday, gön, bal mumu, don yağı, meşin ve sahtiyan dışında ziftin de yurt dışına çıkışına yasak getirilmiştir⁷⁹⁴. Zift ve donyağı da donanma için elzem malzemelerdendir. Bu iki malzemedeki zift, gemi inşasında tahta aralarında ya da yüzey kısımlarda suyun gemi içine sızmasını engellemek için kullanılmaktayken donyağı ahşap kısımların nemden çürümesini önlemek için kullanılmaktaydı. Bu iki malzeme 18. yüzyılda sadece Osmanlı donanması için değil dönemin diğer donanmaları için de önemli malzemelerdendir.

Yaşanan kaçakçılık olaylarına 18. yüzyılda farklı padişahlar tarafından kaleme alınan hüküm ve fermanlarda sıkça rastlamak mümkündür. Nisan/Mayıs 1706 tarihinde Kilitbahir, Seddülbahir, Sultanhisarı ve Sultaniye kaleleri dizdarlarına gönderilen bir hükümde bu durum açık açık anlatılmaktaydı. Bazı gemi sahiplerinin İstanbul ve Boğaz yalılarında zahireyi kendi gemilerine yükleyip Akdeniz tarafına götürdükleri, götürdükleri bu zahireyi taşrada yüksek fiyattan sattıkları ve bunun ise İstanbul'da zahire yokluğuna yol açarak bir dizi toplumsal huzursuzluğa sebep olduğu belirtilmiştir. Bu sebeple ilgili kamu görevlilerine bu gemilerin yoklanarak gitmek isteyenlere izin verilmemesi, yakalanan gemi sahibinin isim ve yükünün İstanbul'a bildirilmesi emredilmiştir⁷⁹⁵.

Kaçakçılıkla başa çıkılmayışı, üreticilerde tanıdık reflekslere neden olmaktadır. Bezcibaşı el-Hac Mehmet marifetiyle 12 Eylül 1732 tarihinde yirmi iki bin top Bezhane bezi dokunması ferman olunduğunda, İstanbul'daki iplik tüccarlarıyla miktarı belirtilen bezi dokumaları için pazarlık yapılmıştır. Lakin iplik tüccarları daha önce yapmadıkları bir şeyi yapmışlar, eskiye göre daha fazla fiyat talep etmişler ve kendilerinden satın alınmak istenen bezi satmakta gönülsüz davranmışlardır. Bunun üzerine İstanbul gümrük eminine, ferman gönderilerek Soma ve Geyve havalilerinden gelen ipliği peşin ve nakit parayla satın alması emredilmiştir⁷⁹⁶.

Kaçakçılık olgusu, yelken bezinde olduğu gibi bez türlerinin pek çoğunda yaşanmaktaydı. Mesela Tersane-i Amire Divanhanesi'nde 14 Aralık 1733 tarihinde tersane emini ve kaptan paşa vekili huzurunda bir kadı divanı kurulmuştur. Kasımpaşa

⁷⁹³ COA.MHM.d. No. 39, s. 173.

⁷⁹⁴ COA.MHM.d. No. 39, s. 97.

⁷⁹⁵ COA.İE.BH.12:1117:1.

⁷⁹⁶ COA.MAD.d. No. 10326, s. 56.

kadısı da burada alınan kararları yazılı hale getirerek ilama bağlamıştır. Burada ilama bağlanan konu, kaptan paşanın yönetiminde olan Cezayir-i Bahri Sefid eyaletinin bir adası olan Santorin Adası halkının İstanbul'a getirmiş oldukları bezi, rayiç fiyatı ile abacı esnafına satmak yerine daha yüksek fiyat teklif eden Avrupalı tüccara⁷⁹⁷ satmalarıydı. Davanın tarafları arasında İstanbul, Galata, Eyüb ve Üsküdar kazalarında yaşayan tıraz (ipek ve sırma işleme) esnafının kethüdaları olan es-Seyyid el-Hac İsmail, yiğitbaşları Ali ve Hasan ile Santorin sakinlerinden olan Matko Vasil ve Naki vardı. Tıraz⁷⁹⁸ taifesi ve abacılar Santorinli bez tüccarlarını: ". . . kadimül'-zamandan beru karye-i mezbureden getirdikleri kadime mugayir fûrûht idüb bezmekâr kisblerimizde kesr ve nizâm-ı kadimimize hâlel vermeğîn. . ." diyerek onları, kazançlarında azalmaya sebebiyet vermek ve eskiden beri süregelen nizamlarına zarar vermekle suçlamışlardır. Abacı esnafı, İstanbul'a gelen bezin 1 zira'nın 12 akçe yerine, indirimle gidilerek 10 akçeye kendilerine satılmasını istemekteydi. Bezi İstanbul'a getirip satışını yapan bez tüccarları daha yüksek fiyattan Avrupalı tüccarlara bezi satınca, bezin zira' fiyatı yükselmiş bu ise abacılar açısından üretim maliyetlerinde artışa neden olmuştur. Rekabet avantajları bu durumdan zarar görmüştür. Nihayetinde Santorinli bez üreticilerinin ellerindeki bezi ancak devlete sattıktan sonra fazlasını tüccarlara satmaları ilama bağlanmıştır. Tüccarlar da İstanbul'a bu bezi getirdikten sonra sırayla önce abacı esnafına satıp ondan sonra Avrupalı tüccarlara satmaları kararlaştırılmıştır⁷⁹⁹.

Kaçakçılığın yaygınlaşması pamuğu ham madde olarak kullanan dokumacı esnafını da olumsuz etkilemekteydi. Çünkü ham madde yeterli miktarda gelmez ya da esnafın alım gücünün üstünde bir fiyatla gelirse onlar da buna tepki olarak tezgâhlarını kapatarak başka bir işe yönelmekteydiler. Bu ise beraberinde yeni sosyal ve iktisadi sorunları getirmekteydi. 1768/1769 tarihinde Tatarpazarı kazalarındaki dokumacı esnafı, kadiya başvurarak:

"Bizler aba ve dokumacı esnafından olup mâişetimiz olan yün ve yapağı öteden beru Tatarpazarı ve Filibe ve Samakov kazalarından iştira olunub ba'de aba dokuyup fûrûht eylediğimizde hâsıl olan mâişetimizi evlad ü iyalimize infak ve iksa iderken bu sene-i mübarekede Frenk bezirgânları zuhur idüb koza-i mezburundan hâsıl olan yün ve yapağı iştira ve Dar' ül-harb'e irsal ve bizlere virmemeleriyle kurralarımız sengistana kuhistan olub zira'at itmek bir dürlü mümkün olmayub kâr-ı kisb yalnız abacılık san'atına münhasır olmağla rayiçi üzere kemâ fi'l-evvel kazaya-i mezburunda olan yün ve yapağı sahipleri bundan böyle yedinde olan yün ve yapağularını bizlere be'y idüb zuhur iden Frenk bezirgânları yün ve yapağı iştira ve Dar'ül-harb'e irsal itmeleri men ü def olunması. . ." diyerek mağduriyetlerini ifade etmişlerdir⁸⁰⁰.

⁷⁹⁷ Avrupalı tüccarlar, vatandaşı buldukları devlete Osmanlı Devleti tarafından tanınan kapitülasyon haklarından da yararlanmak suretiyle işlenmemiş ya da yarı işlenmiş mallara Osmanlı pazarlarında rahatça erişebilmekteydi. Bu tüccarlar, Osmanlı ülkesinde işgücünün daha ucuz olması nedeniyle üreticiye daha fazla ücret ödeyerek onun elindeki malı satın alabilmekteydi. 1563 senesinde devlet, Batı Anadolu'daki dokumacılar 150 bin adet yelken bezi siparişi verdiği zaman, esnaf bu hususu izah etmiş ve devlete karşı taahhüt altına giremeyeceğini bildirmiştir. (bk. Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C 4. , Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2011, s. 2341.)

⁷⁹⁸ Tıraz, elbiselere ipek ve sırma işleme işi olup bu işle meşgul olanlara tıraz taifesi denmektedir. (bk. Develioğlu, *age.* , s. 1108.)

⁷⁹⁹ Kaptan paşa eyaletine dâhil olan Santorin Adası ahalisi, 1733/1734 tarihinde arzuhal yazarak İstanbul'a eskiden beri bez getirerek sattıklarını ve kendilerine dışardan müdahale olunmak gerekmezken İstanbul'da bulunan abacı taifesinin kendilerine müdahale ederek rencide ettiklerini şikâyet etmişlerdir. Bunun üzerine İstanbul, Galata, Eyüb ve Üsküdar kazalarında yaşayan tıraz taifesinin kethüdası olan el-Hac İsmail ile yiğitbaşısı Ali ve Hasan ile tıraz ustalarından el-Hac Hüseyin ve el-Hac Ali isimli kişiler ile Yorgi, Hayto, Konstanti ve Manol isimli zimmiler davet edilerek onlarla bir toplantı yapılmıştır. Onlar Santorin Adası ahalisinin İstanbul'da yabancı tüccarlara satmış oldukları bezler ile eski düzenlerine ve kazançlarına zarar vermiş olmalarından dert yanmışlardır. Neticede ada ahalisinin bezlerden ihtiyaç fazlasını İstanbul'a getirmeleri ancak öncelikle abacı esnafına satmaları şartıyla anlaşmazlık uzlaşmaya bağlanmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 10329, s. 49.)

⁸⁰⁰ COA.C.İKTS.12:568:1.

Kaçakçılık işleyiş olarak ham madde akışında soruna neden olmaktadır. Bu istikamette Boğazhisarları bölgesinde bulunan İne, Çan ve Bayramiç kazalarının halkı daha önce işledikleri ipliği, Boğazhisarları'nın pazar yerine getirip dokumacılar satarlarken 1785/1786 tarihinde buraya yelken bezi satın almaya gönderilen İsmail çuhadarın bildirdiğine göre birkaç seneden beri ortaya çıkan bezirgânlar, İne kazasında ikamet etmeye başlayıp daha fazla ücret ödeyerek pamuk ipliğini satın almakta, bu ise Boğazhisarları'na iplik akışını kesmekteydi. Bu kazalardaki dokumacı esnafının talebi, devletçe satın alınacak bezin tamamen satın alınmadan, pamuk ipliğinin başka kimselere satılmamasıydı⁸⁰¹. 2 Aralık 1797 tarihinde yazılan bir yazıda şikâyet edilen husus ise pamuk vergisi ödememek için müslim ya da gayrimüslim gemilerin, tayin edilen yerlerden değil de başka yerlerden geçmesi ve bunun da devlet hazinesini zarara uğratması yani yukarıda bahsedilen kaçakçılık olgusudur⁸⁰².

Yelken bezinin kayıtlı olarak üretimi yapıldığında devletçe belirlenen narh fiyatı üzerinden alım satımı yapılırken, kayıt dışı biçimde üretimi yapıldığında ise serbest piyasadaki arz-talep dengesine göre oluşan piyasa fiyatına göre alım satımı yapılmaktaydı. Devletçe belirlenen narh fiyatının serbest piyasa tarafından belirlenen piyasa fiyatından daha düşük seyretmesi, üreticiyi ürününü devletin bezcibaşısına değil yerli ve yabancı tüccarlara satmasına sebep olmuştur. Ülke içinde piyasa dinamiklerinin sonucu olarak ortaya çıkan fiyat seviyesinin, dünya piyasasında ortaya çıkan bez fiyatları seviyesinden düşük olması ise üreticinin bezini yabancı tüccarlara satmasının uluslararası nedenidir. Bu ise yelken bezinin arandığında her zaman bulunamayan bir ürün haline gelmesine neden olarak devletin ferman ve kanunnamelerle yelken bezinin yurt dışına çıkışını belli dönemlerde yasaklamasına neden olmuştur. Hatta çok sık olarak devletin ihtiyacı olan yelken bezleri karşılanmadan bunun yerli ve yabancı tüccarlara satılmasını yasaklayan uygulamalara da rastlanmıştır. Üreticinin kâr düşüncesi ile devletin ise kamu çıkarı düşüncesi ile hareket etmesi sonucunda bu iki aktörün çıkarlarının karşı karşıya gelmiş ve sonuçta devlet ve reaya ilişkileri bundan zarar görmüştür.

Yelken bezinin buğday, arpa, demir, altın ve gümüş gibi stratejik bir ürün oluşu ve devletin siyasi, iktisadi ve askeri ihtiyaçları için bunlara istediği miktarda ve istediği zamanda ulaşma imkânına sahip olma arzusu bu sektörde resmi fiyatların düşük seyretmesine neden olmuştur. Fiyatların düşük seyretmesi ise rasyonel davranan iplik ve bez üreticilerini piyasa fiyatından daha yüksek fiyat öneren tüccarların safına itmiş, bunun sonucunda iplik ve yelken bezi karaborsaya düşmüş, piyasada ürün kalmayınca fiyatların yükselmesi bezcibaşılıarı devletle karşı karşıya getirmiş, iplik gibi ham maddeye ulaşamayan ya da ulaşsa bile yüksek fiyattan ulaşmak zorunda kalan üreticinin bu alandaki faaliyetini durdurarak başka üretim sektörlerine yönelmesine yol açmıştır. Yelken bezi tedarik eden bazı yerlerin bir süre sonra eskisi gibi ürün tedarik edemeyişinin arka planında büyük ölçüde bu gerçeğin yattığı değerlendirilmektedir. Devletin, yelken bezi satın alımında piyasa fiyatına göre düşük fiyat uygulamasına girmesi üreticiyi daha riskli ama bir o kadar da kazançlı kaçakçılığa özendirmiştir.

Kaçakçılık olgusu İstanbul'la birlikte devletin her yerinde yaşanmaktaydı. Uzak eyaletlerde bile bu sorundan dert yanan insanlar vardır. Eflak Voyvodası Mihal'e gönderilen 1791/1792 tarihli bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Eflak'tan dışarı satılması yasak olan pamuk ipliği, pamuk, sahtiyân ve bal mumu gibi eşyaların kaçak biçimde satılmasının Eflaklıları bu ürünlerin ticaretinden elde edilecek kârdan mahrum bıraktığı vurgulanmıştır. Bu hükümde Eflak'ın İstanbul'un kileri durumunda olduğu, burada yaşanacak bir kıtlığın İstanbul'u da etkileyeceği, bu yüzden de bu işe tevessül edenlerin engellenmesi emredilmiştir⁸⁰³.

Pamuğun kaçakçılık ya da karaborsacılık sonucu miktar olarak piyasadaki talebi karşılayamayacak bir düzeye inmesi, bez imalatı için gerekli pamuk ipliğinin vaktinde bulunamamasına neden olmuştur. 28 Ağustos 1796 tarihinde Bezhanede üretilecek senevi dört bin beş yüz kırk altı metre bez için on iki bin sekiz yüz yirmi kilogram

⁸⁰¹ COA.C.İKTS.12:567:3.

⁸⁰² COA.C.ML.188:7822:1.

⁸⁰³ COA.C.İKTS.4:192:1.

ipliğin toplanması işi Aydın Muhassılı Osmanağazade Ömer'e verildiğinde Güzelhisar sakinleri pamuk ipliğinin Aydın Sancağı'nda ancak üç dört kazada üretildiğini, Milas ve Tirkemiş kazalarından buraya pamuk ipliğinin gelmediğini, iki üç seneden beri pamuğun "*killet*" üzere olduğunu bildirmişlerdir⁸⁰⁴. Bu durumda pamuk ipliği üreten üç kazadan talep edilen on iki bin sekiz yüz yirmi metre ipliğin tahsil edilmesi mümkün olmadığından bunun üç bin sekiz yüz kırk altı kilogramı Menteşe Sancağı'ndaki Milas, Tavas ve Madran kazalarına, üç bin sekiz yüz kırk altı kilogramı Tirkemiş Sancağı'ndaki Karağaç ve Gölhisar ve Burdur vesair kazalara, beş bin yüz yirmi sekiz kilogramı ise Aydın Sancağı'ndaki kazalara tarh ve tevzi edilmiştir⁸⁰⁵.

Kaçakçılığı besleyen Bezhane kaynaklı sebepler yok değildir. Bu doğrultuda buradaki tezgâhların bir kısmının zamanla yıpranmasına rağmen yenilenememesi ve bir kısmının yetersiz çalıştırılması, ayrıca, artan talebi karşılayacak şekilde Bezhanenin büyütememesi Bezhanenin asli işlevini yerine getirmesini zorlaştırmıştır. 1768/1769'de verilen bir fermana göre Bezhanede elli üç bin kırk bir metre yelken bezi dokunması emir buyurulduğunda tersane emini burada sadece on adet tezgâhın çalışır durumda olduğunu, kalan otuz tezgâhın ise zamanın etkisiyle bozulup kullanılmaya uygun olmadığını bildirmiştir. Tersane Emini el-Hac Ahmet Efendi marifetiyle beş tanesinin yenilenmesine ve otuz tanesinin tamir olunmasına ve bunların masrafı için dokuz yüz kırk beş kuruşun verilmesine karar verilmiştir⁸⁰⁶.

6.3.2. Üretim Maliyetlerinde Yaşanan Beklenmedik Fiyat Artışları

Fiyatlarda yaşanan beklenmedik dalgalanmalar üreticileri zor durumda bırakmakta ve üreticilerin istenen miktarda bezi zamanında devlete teslim edememelerine neden olmaktadır. 1710/1711 tarihinde Galatalı dokumacılar Yelkenci İsmail Efendi, Edremit ve Boğazhisarı bölgesinden otuz beş bin sekiz yüz doksan altı kilogram pamuk ipliğini her bir vukiyyesi kırk sekiz akçeden satın almayı kendi rızasıyla üslenmiştir. Bu kişi miktarı belirtilmiş olan ipliği satın alarak Bezhanede teslim etmeyi taahhüt etmiştir. Ancak yirmi bir bin yedi yüz doksan dört kilogram pamuk ipliğini teslim ettikten sonra geri kalan ipliklerin teslimatını durdurmuştur. Kendisine bunun sebebi sorulup ipliğin geri kalan talep edildiğinde maliyetin artması sebebiyle 48 akçe ücret ile istenen miktarda ipliği satın almasının artık mümkün olmadığını daha yüksek bir ücret ile bu işin yapılabileceğini bildirmiştir. Onun eksik teslimatta bulunması, Bezhanenin çalışmamasına ve yirmi otuz gün kadar atıl vaziyette kalmasına neden olmuştur⁸⁰⁷. Bunun üzerine İstanbul'daki şöhretli iplik tüccarlarından birisi olan el-Hac Mehmet Efendi, getirtilip pazarlık yapıldığında Güzelhisar ipliği için vukiyyesi 60 sağ akçeye Geyve ipliği içinse vukiyyesi 70 sağ akçeye kendisiyle anlaşmıştır. İplik temin eden kişilerin bu şekilde değişmesinin nedeni taraflarca öngörülemeyen anormal fiyat artışlarıydı. Öyle anlaşılmaktadır ki Yelkenci İsmail Efendi bu işe talip olduğunda, 48 akçe ile bir top ipliği almak mümkünken daha sonra piyasadaki fiyat istikrarsızlığı nedeniyle bu imkânsız hale gelmiştir. Başka bir bezcibaşı olan el-Hac Abdurrahman Efendi de bu istikrarsızlıktan muzdariptir. Bu kişi bezcibaşı olarak görev yaparken 1748 senesinden itibaren on beş bin yüz elli dört metre bez dokuyup sonra üretimi durdurmuş ve gerisini dokuyamamıştır. Geri kalan bez kendisinden talep edildiği zaman o: "*... bez-i mezbur ipliğinin kıymeti terakki olup miri*

⁸⁰⁴ Donanma kalyonlarının yelkenleri için 1796/1797 tarihinde Bezhanede dokunması gereken altmış bin zira' yelken bezine gerekli olan on bin vukiyye ipliğinin her bir vukiyyesinin altmış paraya satın alınması icap ettiğinde, Aydın muhassılı Osmanağazade Mehmet Ağa'ya ferman gönderilmiştir. Ancak ahali, Aydın Sancağı'nda bulunan sadece üç kazada iplik üretiminin yapıldığını diğerlerinde ise yapılmadığını bunun sebebinin de Tirkemiş Sancağı'nda bulunan kazalardan son üç dört seneden beri Aydın Sancağı'na pamuğun gelmemesi olduğunu bildirmişlerdir. (bk. COA.C.BH.34:1604:1.)

⁸⁰⁵ COA.C.BH.34:1604:3.

⁸⁰⁶ COA.MAD.d. No. 4629, s. 95.

⁸⁰⁷ COA.MAD.d. No. 2485, s. 70.

kıyyesi üzere iplik mubaya'ası mümkün olmadığından. . . " gerekçesiyle bu duruma güç yetiremeyeceğini ifade etmiştir⁸⁰⁸.

Kalyon çağına geçildiği 18. yüzyılın başlarında, ham maddenin temininden bezlerin dokunmasına kadar olan süreçleri kapsayan ve iyi kötü işleyen bir düzen kurulmuştur. Buna göre 1709/1710 senesinden beri işleyen bu düzen gereğince, Donanma-yı Hümâyun kalyonları için kullanılan yelken bezlerinin imalatında ihtiyaç duyulan iplik taşradan geldikçe önceden belli olan fiyatı ile dokumacıbaşı tarafından satın alınmakta daha sonra da Bezhanede bu iplikler yelken bezine dönüşmekteydi. Bu düzenin 18. yüzyılın ortalarına kadar sürdüğü ancak bu tarihten sonra bozulduğu anlaşılmaktadır. Çünkü 1748'den itibaren İstanbul ve Galata semtlerinden bazı kimseler kiraladıkları ya da yeni kurdukları tezgâhlarda Bezhane bezi işletip tüccar gemilerine satmaktaydılar. Bu tüccarlar, taşradan İstanbul'a getirilen pamuk ipliğini narh fiyatından daha fazla bir fiyat ile satın almakta bu ise İstanbul'daki iplik tüccarlarının pamuk ipliği fiyatına zam yapmasına neden olmaktadır⁸⁰⁹. Yani iplik fiyatındaki bu ani artış nedeniyle zaman içinde devletçe belirlenen narh fiyatı ile bu işi yürütmek imkânsız hale gelmiştir.

Devlet, pamuk ipliği fiyatlarında yaşanan ani artışlar karşısında işin iç yüzünü araştırmakta ancak meseleyi doğru teşhis ederek etkili tedbirler almakta yetersiz kalmaktaydı. 1764'te yine pamuk fiyatlarının artmasından dolayı bir sıkıntı yaşandığı anlaşılmaktadır. Bezcibaşı Yakup Çelebi, bu tarihte devlet yetkililerine artık eskisi gibi erişlik pamuğu 90, argaçlık pamuğu ise 70 akçeden almanın mümkün olmadığını dile getirerek kendisine ilave ödeme talep etmektedir. Bunun üzerine Akhisar, Geyve ve Söğüt kadılarında birer hüküm yazılarak bu pamukların yerinde kaç akçeye satıldığını ve İstanbul'a nakli sırasında nakliye, gümrük ve diğer masrafının da ne kadar tuttuğunun tespit edilerek bildirilmesi emredilmiştir⁸¹⁰. Dokumacıbaşı Yakup'un bu acizyeti üzerine, devlet bir ferman yayımlamış ve yayımlanan bu ferman gereği İstanbul Kadısı Ebu Bekir ile Tersane Emni Yusuf tarafından bir mübaşir görevlendirilmiştir. Mübaşir olarak görevlendirilen bu kişi ise pamuk tüccarları olan el-Hac Mustafa, el-Hac Hasan, Molla Ahmet, es-Seyyid el-Hac Mehmet, el-Hac Abdullah, es-Seyyid Mehmet ve el-Hac Mustafa'yı bularak onlarla meseleyi konuşmuş ve neticede erişlik pamuğun vukıyyesinin 140 akçe, argaçlık pamuğun vukıyyesinin ise 130 akçe olduğunu tespit etmiştir. Bezcibaşı Yakup'a talep etmiş olduğu 1757 kuruş ödemeye ilave bir zam yapılarak ham madde, bükme ve dokuma ücreti olarak İstanbul gümrüğü malından toplam 2.153 kuruşun verilmesi devlet tarafından kararlaştırılmıştır⁸¹¹.

Bezcibaşı Yakup Efendi, ileri bir tarih olan 1773/1774 tarihinde satın alınıp teslim olunagelen bezin, resmi ya da narh fiyatı ile satın alınmasının artık mümkün olmadığını, satın aldığı bezin her bir zira'ından 11,5 akçe zararı olduğunu ve bu zararı telafi etmek için her bir zira'ı için 6 akçe zam yapılmasını talep etmiştir⁸¹². Bu durum, aslında kaynaklarını yurt içinden ve yurt dışından alan yüksek enflasyon olgusunun bir sonucuydu. Enflasyonun yükselmesi paranın değerinin düşmesine neden olmuş, bunun sonucunda Osmanlı parası yabancı para birimleri karşısında değer kaybetmiştir. Bu meyanda 1758 yılında 1 Venedik dukası 3,12 kuruşa eş değerken 1799'a gelindiğinde 8 Osmanlı kuruşuna eş değer hale gelmiştir. Yani kırk yıl içinde Venedik parası Osmanlı kuruşu karşısında %156 değer kazanmıştır⁸¹³. Öte yandan Stanford Shaw'ın 1756-1800 yılları arasında bazı tüketim maddelerinin fiyatlarını göstermek için oluşturduğu bir fiyat listesi de bu dönemde mal fiyatlarında önemli artışlar olduğunu ortaya koymaktadır. Mesela 1756'da toz şeker 20 para iken 1800'de 120 paraya, pirinç 1756'da 6 para iken 1800'de 28 paraya, sabun 1756'da 13 para iken 1800'de 36 paraya, sıvı yağ 1756'da 12 para iken 1800'de 32 paraya, tereyağı 1756'da 12 para iken 1800'de 50

⁸⁰⁸ COA.C.BH.199:9310:1.

⁸⁰⁹ COA.MAD.d. No. 9970, s. 181.

⁸¹⁰ Aydın, *age.*, s. 177.

⁸¹¹ COA.C.BH.114:5512:2.

⁸¹² COA.MAD.d. No. 10391, s. 86.

⁸¹³ Yavuz Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi, 18. yüzyıldan Tanzimat'a Osmanlı Mali Tarihi*, Alan Yayıncılık, 1986, s. 129.

paraya yükselmiştir. Bezcibaşılar ise kendilerini kötü etkileyen ani ve hızlı fiyat hareketlerine karşı kendi çözüm yollarını bulmuşlardır. Onlar bu durumda satın aldıkları ipliklere birim başına devletçe belirlenenden daha düşük ücret ödemişler, yani düşük kaliteli girdi kullanmışlar ya da bez toplarının ağırlığını aşağı çekerek artan masraflarını telafi etmeye çalışmışlardır. Aynı tepkiyi Boğazhisarları'nda bulunan bez üreticileri de vermekteydi. Bu tepkiler aslında değişen durumlar karşısında üreticilerin sergilemiş olduğu bir tür pasif direniştir. Üreticinin bu pasif direnişinin sonucunda ise düşük kaliteli yelken bezleri Tersane-i Amire'ye teslim edilmiş ve kısa ömürlü bezler donanma gemilerindeki yerlerini almıştır. Düşük kaliteli yelken bezleri, gemicilerin daha kısa süreli periyodlar halinde teçhiz ve donatım amacıyla Tersane-i Amireye' dönmeleri anlamına gelmekteydi. 1793/1794'te Yakup Efendi ile ondan sonra göreve gelen Bogos ve Mesrob isimli hezcibaşılar her bir top bezin ağırlığını 27 vukiyyeden 19 vukiyyeye düşürmüşler ve bez topları bunun sonucunda iki sene içinde kullanılamaz hale gelmiştir. Devlet, onların bu tutumunu kişisel nedenlere yorumlayarak "*tamâ'-ı hâim*"larına yani açgözlülüklerine bağlamıştır⁸¹⁴. Oysa daha önceleri bu bezler, dört beş sene kullanılmaktaydı. Bu durumda, sürekli yelkenlerin yenilenmesi talebi karşısında devletin zarara uğramaması için bezcibaşılar çağırılıp onlara eskisi gibi her bir bez topunu yirmi yedi vukiyye olarak teslim etmeleri emredilmiştir⁸¹⁵.

Marvedos isimli bezcibaşı da diğerleri gibi hızlı ve ani fiyat artışlarından şikâyetçiydi. Kendisi Bezhanenin işletme hakkını aldığı anda her sene burada üretilen elli bir buçuk metre uzunluğunda yelkenlik bezin her bir topu 38 akçeye mal edilebilmekteydi. Çünkü pamuk ipliğinin piyasa fiyatında yaşanan artış nedeniyle önceden 60 paraya alınan iplik, artık 100 paraya alınır olmuştur. Bu yüzden 7,075 kuruş zararı olduğunu bildirerek bunun 4,550 kuruşunu uzlaşarak indirmiş ancak kalan 3,204 kuruşun yardım olarak kendisine ödenmesini istemiştir. Netice olarak sefer zamanı yokluk çekilmemek ya da "*ta'til-i maslahat*"a sebebiyet vermemek için bezcibaşının istediği miktar kadar zammın onun teslim edeceği beze göre parça parça ödenmesine karar verilmiştir⁸¹⁶.

Üreticiler, bezin imalatında kullanılan ipliğin satış fiyatına tüccarlar tarafından yapılan zamlardan şikâyetçiydiler. Bu meyanda Boğazhisarları tarafından İstanbul'a gönderilen 1785/1786 tarihine ait bir yazıda, dokumacı taifesinin kadının huzuruna çıkarak bez ipliğinin Anadolu tarafında bulunan Bayramiç, Tuzla, Ezine ve Çan tarafından geldiğini, iplikçi esnafının Kala-i Sultaniye pazarında pamuk iplerini bir seneden beri 110-120 paraya verirlerken buna 15-20 para zam yaptıklarını bildirmişlerdir. Hatta bu dokumacı esnafının bazı mensupları, iplikçi esnafının kendilerine : "*alursanız ne hoş almazsınız virmeyüz*" dediklerini anlatmış ve hallerinin padişaha arz edilmesini istemişlerdir⁸¹⁷. Bu olay bağlamında Mübaşir İsmail Çuhadarın yazdığı mektubunda bildirdiğine göre, birkaç seneden beri bezirgân adı verilen büyük tüccarlar ortaya çıkmışlar ve İne isimli yerde oturarak pamuk ipliğini daha fazla para ile satın almaya başlamışlardır. Bu yüzden Boğazhisarları'na iplik gelmemesi sonucunda ham maddenin piyasadan çekilmesi sebebiyle buradaki bez dokumacılığı bundan zarar

⁸¹⁴ Beklenmedik fiyat artışları nedeniyle bez maliyetlerindeki artış, bezcibaşılara zor durumda bırakan en önemli nedenlerden birisidir. Yeni duruma uyum sağlamak için bezcibaşılar Bogos ve Mesrob gibi genelde bezin top ölçüğünde ağırlığını düşürme cihetine gitmekteydi. Bu durum bezlerin kullanım ömrünü düşürdüğü için devletçe arzu edilen bir durum değildir. Bunu yapmayanlar ise zararına üretim yapmak zorunda kalmaktaydı. Marvedos Efendi bu tür bezcibaşılara örnektir. Ancak devlet bu durumdaki bezcibaşılara bazen ilave ödemeler yaparak onların zararına ortak olmakta en azından zararı azaltmaya çalışmaktaydı. Örneğin Marvedos Efendi'nin bezcibaşılığı döneminde, bezin maliyet kalemlerinden olan ipliğin her bir vukiyyesi 65 para iken bu rakam 1795/1796 yılında 100 paraya çıkmış ve adı geçen bezcibaşı her bir toptan 35 para olmak üzere toplam 7,754 kuruş zarar etmiştir. Kendisine ilave ödeme yapılması konusundaki talebi üzerine bu durum araştırılmış ve haklı olduğu anlaşılınca kendisine 3,204 kuruş ilave ödeme yapılmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 10427, s. 81.)

⁸¹⁵ COA.MAD.d. No. 10422, s. 75.

⁸¹⁶ COA.MAD.d. No. 10424, s. 88.

⁸¹⁷ COA.C.İKTS.12:567:1.

görmüştür⁸¹⁸. Yaşanan hızlı fiyat artışları 18. yüzyılda sona ermemiş, 19. yüzyılın başlarında da devam etmiştir. 1814/1815 yılında Boğaz Dizdarı Mir Hüseyin, padişaha gönderdiği yazıda, Boğazhisarları'ndan altı bin top bez talep edildiğinde Boğazhisarları ahalisinin: "*gün be gün pamuk ipliği âli fiyata reside*" olması nedeniyle gelecek seneye kadar bu miktar bezi tamamlayamayacaklarını ifade ettiklerini bildirmiştir⁸¹⁹. Bu tepkiler aslında ani ve hızlı fiyat artışlarının esnafta yol açtığı fakirleşmeyi yansıtmaktaydı.

Pamuk ipliğini, "*ziyâde fiyat*" ile satın alan tüccarların varlığı bez üreticileri için büyük bir sorundur. Devletin bez üreticilerine resmi narh fiyatı üzerinden yaptığı ödeme maliyetleri bile zor karşılarken iplik gibi ham madde fiyatlarındaki artışlar onları zor durumda bırakmaya yetmekteydi. Tüccarlar, yüksek fiyattan satın aldıkları iplikleri yine daha yüksek fiyatlar üzerinden bez üreticilerine ya da bu ipliklere daha fazla bedel ödeyen Avrupalı tüccarlara satmaktaydılar. Daha kötüsü devletin bunlarla mücadele etmeye yetecek yeterli donanımı yoktur. 7 Ağustos 1786 tarihinde Boğazhisarı ahalisi Divan-ı Hümayun'a başvurarak eskiden beri bu bölgede bulunan İne, Çan ve Bayramiç kazalarındaki dokumacı esnafının, üretmiş oldukları iplikleri Boğazhisarlarının pazarlarında sattıklarını ancak son birkaç seneden beri bezirgân lakaplı büyük tüccarların bu iplikleri fazla fiyat ile onlardan satın almaları sebebiyle bu pazarlara iplik gelmediğini bu durumun ise Tersane-i Amire için istenen bezlerin imaline zarar verdiğini belirtmişlerdir. Onların devletten talep ettikleri husus ise devletin ihtiyacı olan bez tamam oluncaya kadar pamuk ipliğinin bezirgân ya da başka kimselere verilmemesi için emr-i şerif çıkarılmasıydı⁸²⁰.

Ham madde maliyetlerinde yaşanan fiyat artışları nedeniyle 18. yüzyılın sonlarına doğru bez üreticileri ekonomik güçleri itibarıyla epey zayıf düşmüştür. Bu bağlamda Boğazhisarı ve bölgesindeki kazaların, kadı ve kethüda yerleri ile Yeniçeri serdarları, ayan ve iş erleri ile görevli mübaşire 1791/1792 yılında gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla buralardan altı bin top bez dokunması istendiğinde geçerli rayiçe göre bez imal eden tezgâh sahipleri zayıf halli ve fukara takımından idiler. Bu yüzden devletin önerdiği fiyat üzerinden onların dokumuş olduğu bezler düşük kaliteli, kötü dokunmuş ve ölçülere uygun olmayan bezlerdir. Dolayısıyla her sene yelken bezlerinin yenilenmesi gerekmektedir. Bu soruna çare bulmak için piyasa fiyatı ile narh fiyatı arasındaki makası kapatmak yani üretici ve bezcibaşılardan ücretlerine zam yapılması gerekmektedir. Neticede 1792/1793 senesinde yeniden fiyat sabitlesine gidilerek üç bin top mayistra bezinin her bir topunun 285 akçe, üç bin top alborta bezinin ise her bir topunun 240 akçe olması kararlaştırılmıştır. Devletin zam olarak önerdiği ilk ücret her bir top başına 147 akçe idi ki buradan bez topu başına 93 kuruş kadar epey zam yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. Bu zamdan sonra yine kötü dokunmuş olursa bunun kabul edilmeyerek üreticilere iade edilmesi bu görevlilere emredilmiştir⁸²¹.

Üreticilerin devlete teslim ettikleri bez toplarına devletçe 1792/1793'te zam yapılmasına rağmen yapılan zammın bezcibaşılardan için soruna neden olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü yelken bezi üretimi hakkını sözleşmeyle aldıktan sonra bezcibaşı tayin edilen Marvedos isimli şahıs, 25 Temmuz 1796 tarihinde bez fiyatlarının yüksek olması sebebiyle devletin bez alımı için kendisine ödediği miktarın yetersiz

⁸¹⁸ COA.C.İKTS.12:567:5.

⁸¹⁹ COA.C.BH.334:13847:1.

⁸²⁰ Tersane-i Amire için Boğazhisarları'ndan altı bin top yelken bezi satın alınması Tersane Emni Ahmet Nazif tarafından yazılı olarak talep edildiğinde, İsmail adında sadrazam çuhadarlarından bir görevli mübaşir olarak tayin edilmiştir. Ancak Boğazhisarları ahalisi 1785/1786 tarihinde kendilerinden talep edilen altı bin top yelken bezini dokuyamamışlardır. Gerekçeleri ise İne, Çan ve Bayramiç kazaları ahhalilerinin işlemlerini pamuk ipliğini Boğazhisarları'nın pazarlarında satmayıp bezirgân sıfatlı büyük tüccarlara satmalarındaydı. Bölgede görev yapan kadılar, naip ve mütesellimlere bu duruma izin vermemeleri konusunda hüküm gönderilmiştir. (bk. COA.MAD.d. No. 10410, s. 80.)

⁸²¹ Zaman içerisinde Boğazhisarları'ndan satın alınan yelken bezlerinin kalitesinin düşmesi karşısında liman reislerine her bir bez topunu muayene ederek almaları ve eğer kalitesi kötü olan bezlere rastlarırsa bunu kabul etmeyerek sahiplerine iade etme yetkisi verilmiştir. (bk. COA.C.BH.276:12732:1.)

olmasından bahsederek satın alacağı her top bez için 60 kuruş zam yapılmasını talep etmekteydi⁸²².

Marvedos'tan bir süre önce 22 Ocak 1796 tarihinde bezcibaşılık yapan kişinin dokuduğu yelken bezlerinin de beğenilmeyip fena bulunduğu anlaşılmaktadır. Çünkü adı geçen bezcibaşı, pamuk ipliğinin serbest piyasa fiyatına üretici ve tüccar tarafından zam yapılması nedeniyle zarar etmiştir. Bu zararın giderilmesi için bu kişi bezin eski fiyatına devlet tarafından zam yapılmasını talep etmekteydi⁸²³. Onun bu talebinin kabul edilip edilmediği anlaşılamasa da talebi kabul edilen bezcibaşılar vardır⁸²⁴. Aslında miri yani narh fiyatı ile piyasa fiyatı arasında oluşan farklılıktan dolayı yaşanan mağduriyetler sadece bez üreticilerine mahsus bir durum değildir. 18. yüzyılda ordu ihtiyaçları için satın alınan arpa, buğday, et, sadeyağ ve benzeri besin maddeleri için de aynı ya da benzer sorunlar yaşanmaktaydı. Lale Devri'nde (1718-1730) İran ile savaşlar sürerken askeri ihtiyaçlar sebebiyle zahire satın alınması söz konusu olduğunda devletin önceden kendisinin belirlediği bir resmi fiyat üzerinden zahire satın almak istemesi, zahire temin edilen bölgelerde huzursuzluğa neden olmuştur⁸²⁵.

Piyasadaki istikrarsızlıktan kaynaklanan ani ve hızlı fiyat artışlarından üreticiler, tüccarlar ve bezcibaşılar yani meselenin bütün tarafları mağdurdur. Tarihi belli olmayan ancak dil ve üslub olarak 18. yüzyıla ait olduğu görülen bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla Kilitbahir Kazası'ndaki tüm âlimler, salihler ve neferat toplanıp kendilerinden ferman ile talep edilen bezleri dokumak için bir seneden beri sabah akşam tezgâh başında olduklarını ve günün rayiç fiyatı üzerinden dokudukları bezin, devletçe bu fiyatın altında satın alınması halinde perişan olacaklarını bildirmişlerdir. Halihazırda sadrazam olan Mustafa Paşa, kendisi daha önce Boğaz seraskeri iken talep edilen bezi, fakirlere merhamet ederek resmi fiyat üzerinden 4,5 kuruşa alınmasını sağlamıştır. Bu kişiler eskiden beri padişahların fakirlere merhamet gösterdiğini, bundan sonra da istenen bezlerin miri fiyatı üzerinden 4,5 kuruşa satın alınmasını istemişlerdir⁸²⁶. Tüccarların mağdur olduğu başka bir örnekte ise İstanbul'a doğru seferden önce donanma kalyonları için beş bin top mayistra bezi satın alınmak gerektiğinde 10 Temmuz 1789'da tüccarlar getirtilip bildirilen bezi teslim etmeleri söylendiğinde onlar hallerinin zayıf olduğunu söylemişler, defalarca o miktar bezi vermeye güçlerinin yetmediğini ancak bu miktar bezi devlete taksit taksit teslim edebileceklerini bildirmişlerdir.⁸²⁷

Piyasa koşulları karşısında gayrimüslim bezciler de aynı tepkiyi verip görevi üstlenmek istememişlerdi. Piyasadaki mevcut olumsuzluklar herkesi etkilemekteydi. 20 Aralık 1796 tarihinde padişaha hitaben yazılan bir yazıdan anlaşıldığı kadarıyla Donanma-yı Hümâyün gemileri için süratle yirmi iki bin yedi yüz otuz iki metre yelken bezi kestirilmek gerektiğinde bir tane zimmi bezciye bu iş teklif olunmuştur. Bezci, bu teklif karşısında ketum kalıp istekli davranmamıştır. Çünkü iplik fiyatı ve diğer ücretler ile birlikte her bir zira'ı 38 akçeye bu bezi dokumak mümkün değildir. 38 akçe bezin

⁸²² COA.C.BH.51:2411:4.

⁸²³ Bezcibaşılar atanırken devletle yaptıkları yazılı sözleşmeye göre belli bir fiyat üzerinden üretim yapmayı taahhüt etmeleri nedeniyle, üzerinde anlaşılan bu fiyata rağmen ilave ödeme alabilmeleri hayli zordur. Bu durumda zararına üretim yapan bezcibaşılar, kendi çözüm yollarını bulup yelken bezinin dikiş, ağırlık ya da boyunu düşürdüklerinde ise azledilerek aleyhlerine zimmet ya da borç çıkarılmaktaydı. Yakup Efendi böyle bezcibaşılara örnek teşkil etmektedir. Yakup Efendi, 1795/1796 yılında artan masraf kalemleri karşısında istenen miktarda bezi zararına dokuyamayınca görevden alınmış, kendisine 55,245 kuruş zimmet çıkarılmış ve bu miktar paranın kendisinden tahsil edilemeyince anlaşılınca her yıl 3,000 akçe parayı devlet hazinesine ödemesine karar verilmiştir. (bk. COA.C.BH.127:6167:1.)

⁸²⁴ COA.C.BH.175:8254:3.

⁸²⁵ Serdar Genç, *age.*, s. 104.

⁸²⁶ Kilitbahir kazasında yaşayan esnaf adına el-Hac Mustafa, Ahmet Halife, el-Hac İbrahim, Derviş Süleyman ve Mehmet Halife isimindeki kişiler padişaha bir arzuhal sunarak kendilerinin bir seneden beri gece gündüz tezgâh başlarında olduğunu, bez toplarını günün rayiç bedeli yerine devletçe belirlenen rayiç bedel üzerinden dokuyacak olurlarsa esnaf olarak tamamıyla perişan olacaklarını bildirmişlerdir.

(bk. COA.C.BH.38:1816:3.)

⁸²⁷ COA.C.BH.185:87:1.

normal fiyatı olup 1796/1797 senesi koşullarında her bir zira'ın üretim maliyetini karşılamamaktaydı. Zimmi bezci 38 akçeye 9 akçe daha zam yapılırsa iki aya kadar istenen miktarda bezi dokuyup teslim edebileceğini bildirmişti. Asıl fiyatta büyük bir zamma neden olmamak ve bezciye zarar etmeyeceği bir fiyat sunmak koşuluyla bezcibaşıya zam yapılması kabul edilmiştir. ". . . vakt vakt bez-i mezkûr i'malinde ianet olunageldiği umur-ı mesbûkadan. . ." ifadesi devletin fiyat artışları konusunda iplik ve bez üreticilerinin zorda kaldıklarını kabul edip onlara yardım ettiği ihtimalini akla getirmektedir⁸²⁸.

18. yüzyılda fiyatlarda yaşanan artışlar ve bunun sebep olduğu sorunlar donanmada kullanılan diğer malzemeler için de geçerliydi. Bu bağlamda donanma kalyonları ve Başarda-i Hümâyun ve diğer sair gemilerin süslenmesinde kullanılan altın ve zümrüdün her bir vukıyyesi de aynı şekilde zamlanmıştır. Tersane-i Amire takas başısı İsmail Halife, vukıyye cinsinden resmi fiyatı olan 10 kuruşa bunları satın almak istediği zaman esnaf 13 kuruştan aşağı satmaya yanaşmamıştır⁸²⁹.

6.3.3. Masrafları Karşılama Kaynak Sorunu

Ocaklık ya da gümrük ve mukataa gelirlerinin yetersizliği yelken bezi temininde önemli bir kaynak sorunu teşkil etmekteydi. İplik ve bez üreticilerine ödemeler peşin ve nakit yapıldığı için nakit paraya bu süreçte her zaman ihtiyaç vardır. Ancak bu paranın her zaman temin edilemediğine dair örnekler vardır. Bezhanede ustabaşı ve iplikçibaşı olan el-Hac Mehmet Efendi'ye 1718/1719'de dokutulacak kırk top yelken bezi için gerekli olan iplik, dokuma ve bükme masraflarının karşılanması amacıyla her ay 2,000 kuruşun İstanbul gümrüğü, kahve ve duhan gümrükleri ve simkeşhane mukataası mallarından ocaklık olarak tayin olunmasına rağmen kahve ve simkeşhane mukataası mallarında mal kalmadığı görülmüştür. Bunun üzerine gümrük ve duhan vergilerinden dokuz aylık bir süre için 8,000 kuruş ocaklık olarak tayin edilmiştir⁸³⁰.

6.3.4. Standarda Uygun Olmayan Üretim ve Geç ya da Eksik Teslim

Bez üreticilerinin üretmiş oldukları yelken bezini kendilerine verilen numuneye uygun dokumamaları ve belirtilen yerlere zamanında teslim etmeyişleri devlet açısından bir sorun kaynağıydı. Ayrıca bez toplamak için mübaşir tayin edilenlerin de toplamış oldukları bezi Tersane-i Amire'ye kimi zaman eksik ve geç teslim ettiği veya hiç teslim etmediği de örnekleriyle vakidir⁸³¹. 1768/1769 tarihinde üreticiler, Gelibolu ve havalisinden toplanacak beş bin top alborta bezinin sadece bin topunu mübaşire teslim edilebilmiştir⁸³².

Devlet, eksik, gevşek ya da hileli dokunduğu için numuneye uygun olmayan yelken bezlerinin sahiplerine iade edilip bunu yapan esnafın isim ve şöhretleriyle İstanbul'a bildirilmesini isteyerek bu sorunla başa çıkmaya çalışmaktaydı. Yani meseleyi daha çok kriminal bir vaka olarak görüp üreticilere karşı cezai tedbirlere başvurmak eğilimindeydi. Bu manzara devletin meseleyi ekonomik olmaktan çok adli bir vaka olarak gördüğünü göstermesi açısından da dikkat çekicidir.

Standarda uygun olmayan üretim olgusunun, dokumacıların narh fiyatı üzerinden devlete sattıkları bezlerden kazandıkları ücretin, bunu piyasa fiyatıyla tüccara satmış olsalardı kazanacakları ücretten daha düşük olmasıyla yakından ilgisi vardır. Çünkü bez üreticileri, devletin kendilerine ödemiş olduğu ücretle iplik, boya, palamud vs. malzemeleri almak zorundaydılar. Oysa bu ham maddelerin fiyatı narh yoluyla

⁸²⁸ Bezcibaşı olarak atanacak kimseler, artan ham madde fiyatları karşısında kendilerinden talep edilen bezi dokumakta zorluk yaşamaktaydılar. Örneğin 1796 yılında dokunacak olan yüz kırk iki bin dört yüz zira' yelken bezini dokuma işi bir gayrimüslime teklif olundukta bu kişi, bezin her bir zira'nın normal fiyat olan 38 akçe ile dokunmasının mümkün olmadığını ancak 38 akçeye 9 akçe zam yapılırsa bu miktar bezi iki ayda dokuyabileceğini bildirmiştir. (bk. COA.C.BH.175.8254.1.)

⁸²⁹ COA.MAD.d. No. 10412, s. 102.

⁸³⁰ COA.MAD.d. No. 3918, s. 58.

⁸³¹ COA.C.AS.881:37862:1.

⁸³² COA.C.BH.234:10852:1.

belirlenmeyip arz-talep dengesinin geçerli olduğu piyasa koşullarına göre belirlenmekteydi. Bu malzemelerin fiyatı serbest piyasada yükselince, üreticilerin mübaşirden almış oldukları ücret değer olarak küçülerek bunların fiyatını karşılayamaz hale gelmekteydi. Bez üreticilerine ödenen ücretin, rakamsal olarak aynı kalmasına rağmen reel olarak küçülmesi onların satın alma gücünün zayıflayarak ihtiyaç duydukları malzemeleri satın alamamalarına neden olmaktadır. Onlar da bu durum karşısında kendi çözüm yollarını bulmuşlar ve bez toplarının ağırlığını düşürmüşlerdir. Bu meyanda 1780/1781 tarihinde Tersane-i Amire'ye alınacak mayistra bezinin her bir topu 1,4 kg, alborta bezinin ise 1,06 kg ağırlığında olması kararlaştırılmışken numuneleriyle kıyaslandığında mayistra bezinin 0,39 kg ve albortanın 0,7 kg ağırlığında olduğu görülmüştür. Üretilen bez neredeyse üçte bir oranında daha hafiftir. Satın alınan yelken bezleri hiç olmazsa iki sene kullanılmaya uygunken bu eksik ağırlıktaki bezler bir seneden fazla kullanılamamaktaydı⁸³³.

Devletin, sorunun varlığını algıladığı ancak bu sorunu ve çözüm yolunu yanlış teşhis ettiği ileri sürülebilir. 18. yüzyıldan bir yüzyıl sonra devlet, bez üreticilerini korumak için onlara vergi muafiyeti getiren uygulamalara başvursa da 18. yüzyılda devlet genelde stotükocu ve güvenlikçi bir yaklaşıma sahiptir. Yazılan hükümlerde geçen: “*kadime mugâyir te'annüd ve muhâlefet birle*” ibaresi, devletin 18. yüzyılda temel hareket noktası olarak hâlâ eskiyi ölçü aldığını ve meselenin sosyal, ticari ya da iktisadi nedenleriyle değil daha çok görünen yüzüyle ilgilendiğini göstermesi açısından dikkat çekicidir⁸³⁴. Geçmişin hareket noktası olarak alınması duraklama döneminin temel özelliklerinden birisidir. Bu dönemde içe kapanmanın bir sonucu olarak Osmanlı tarihinin idealleştirilen olaylar ve kişiler çerçevesinde mevcut sorunlar anlamlandırılmaya çalışılmış, devlet sistemine ve cari ideolojiye duyulan güvenin etkisiyle sorunun kaynağı kişilerde aranmıştır.

Ocaklık sisteminin geçerli olduğu alanlarda, devlete teslim edilmesi gereken malzemelerin tesliminde yaşanan eksik miktarda teslim ya da hiç teslim edilmeme olgusu yelken bezi dışındaki malzemelerde de yaşanmaktaydı. Üreticinin üretim gücünün zayıflaması sonucu zamanında ürünü tam ve numuneye uygun olarak teslim edemeyişine en ilginç örnek çuha üreticileriydi. İstanbul'da Yeniçerilere her sene dağıtılan çuhalar, Selanik'te Yahudi dokumacılar tarafından dokunup mübaşire teslim edilmekteydi. Çuhaların bedeli de Selanik ve çevresindeki cizye mallarından ödenmekteydi. Tıpkı yelken bezinde olduğu gibi çuha üreticilerine de çuhanın numuneye uygun olarak dokunması hususu kadı huzurunda yapılan bir toplantıda tembih olunmaktaydı. Bu toplantıya bir çuha çavuşu ve çuha vekilleri de katılmaktaydı 11 Ağustos 1762 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla Yahudi dokumacılar talep edilen çuhanın dokunması ve satın alınmasına ekonomik güçlerinin yetmediğini ileri sürerek karşı çıkmışlar ve kendilerinden istenen çuhayı teslimden kaçınmışlardır. Bu yetmezmiş gibi kendilerinin işleteceği bir çuha işletmesi kurmak ve inşa etmek için gerekli olan 3,000 kuruşun devlet tarafından kendilerine ödenmesini, ayrıca dokuma ve alım hizmetlerinde çalışan Yahudilerin eski serbestliklerine riayet edilmesini talep etmişlerdir. Onlar: mirmiran, voyvoda, mütesellim ve subaşı gibi ehl-i örf tarafından alışılmış düzene aykırı şekilde gerçekleştirilen el koyma ve hapsedme gibi uygulamaların talep edilen hizmeti ifada tatil ve gecikmelere neden olduğunu bu yüzden bu şahısların hapse konulup cezalandırılmaları gerektiğini bildirmişlerdir. Bu istekler sonucunda ilgili görevlilere hitaben Selanik'teki Yahudilere ehl-i örf tarafından müdahale edilmemesi ve onların rencide edilmemesi hususunda bir ferman gönderilmiştir. Gönderilen fermana göre Vardar-ı Kebir nahiyesindeki Gümülcine'de yüz on yedi nefer, Vardar-ı Sağır nahiyesindeki Sarnik Karyesi'nde seksen altı nefer ve bu nahiyedeki Banika Karyesi'nde elli beş nefer olmak üzere toplam iki yüz elli neferin, Yeniçeri çuhalarını, Selanik çuha ambarlarına teslim etme hizmetlerinin karşılığında avarız-ı divaniye ve tekâlif-i saireden muaf oldukları ve bu muafiyete aykırı şekilde avarız ve tekâlif-i saire talep edilerek rencide edilmemeleri emredilmekteydi. İstanbul Yeniçerilerine her sene verilen çuhanın imali için devlet tarafından verilen 65,000

⁸³³ COA.AE.SABH.I.34:2606:4.

⁸³⁴ COA.C.BH.184:8659:2.

kuruştan 30,000 kuruşunun Rumeli devlet mallarından havalesinden başka bakiye kalan 35,000 kuruşun 20,000 kuruşunun Selanik gümrüğü malından verilmek üzere 1761/1762 tarihinden itibaren ocaklık tayin edildiği bu fermanla bildirilmektedir⁸³⁵.

Samakov'dan getirilen demir, Kaz Dağlarından getirilen zift ve Eğiriboz'dan getirilen katran de eksik ya da sıfır teslim olgusuna örnek teşkil eden malzemeler arasındaydı. Kasım/Aralık 1782'de Kaz Dağı'ndan üç bin kantar zift ve katran ve Eğiriboz'dan üç bin kantar katran tam olarak teslim edilememiştir. İki bin üç yüz doksan altı kantar zift, dört bin sekiz yüz on yedi kantar katranın rebiülahir ayının sonuna kadar teslim edilmesi emredilmiştir⁸³⁶.

Eksik teslim ya da sıfır teslim durumlarında devlet ihtiyaç duyulan malzemeyi serbest piyasada faaliyet gösteren tüccarlardan satın alma cihetine başvuruyordu. Bu ocaklık usulü ile satın almaktan daha maliyetli olsa da acil durumlarda sıkça başvuru bir yoldur. Bu bağlamda Bezcibaşı Yakup Efendi, 1780-1781 tarihinde Bezhanede dokunması gereken bezler için gereken pamuk ipliğinin Soma ve Soma çevresinden gelmediğini bildirmiş ve bu durum karşısında çözüm olarak talep edilen miktarda pamuk ipliğinin İstanbul'daki iplik tüccarlarından satın alınmasını teklif etmiştir⁸³⁷.

Eksik ve sıfır teslim olgusu, birçok bezcibaşı, mübaşir, dokumacıbaşı ya da iplik ve bez toplamaya memur edilen kamu görevlisinin dert yandığı genel bir konudur. Tersane emini tarafından yazılmış olan ancak tarihi net olmayan bir yazıda anlaşıldığı kadarıyla Çardaklı Seyid Ali Ağa zimmetinde 1780/1781 yılından 1785 yılına kadar biriken bez borcundan dört yüz top bez eksik kalmıştır. Bu miktar bezin, 1782/1783 ve 1783/1784 yıllarının resmi fiyatıyla 1785 yılında satın almanın mümkün olmadığı anlaşılmıştır⁸³⁸. Çardaklı Seyyid Ali Ağa'ya toplaması gereken yelken bezinin bedeli peşin olarak verilmesine rağmen bu kişi Tersane-i Amire'ye bir top ve bir zira' yelken bezi teslim etmemiştir. Kendisine gönderilen hükümde, bu durumun kendisinin ihmal ve rehabetinden kaynaklandığı merkezi yönetim tarafından anlaşılırsa buna gerekçe bulamayıp sorumlu tutulacağı ve cezalandırılmasının muhakkak olduğu hatırlatılmaktaydı⁸³⁹. Bu örnekte tersane emininin bildirdiğine göre 1784/1785 yılının bez fiyatları 1782/1783 ve 1783/1784 yıllarının fiyatlarından daha yüksektir. Dört yüz top bezi almak için 1784/1785 yılında önceki yıllardan daha fazla para sarf etmek gerekmektedir. Adı geçen Çardaklı Seyyid Ali Ağa, 14 Mart 1785 tarihinde Boğazhisarı'na bez toplamaya gönderilirken, bezlerin parası kendisine peşin olarak verilmiş ancak istenen miktar yelken bezini tam olarak teslim edememiş, zimmetinde üç bin dört yüz kırk yedi top bez kalmıştır. Onun teslim etmiş olduğu bezler, Tersane-i Amirenin yelken bezi ihtiyacını karşılamaktan çok uzaktır. Çünkü Tersane-i Amirede iki bin top yelken bezi varken ihtiyaç duyulan bez adedi on iki bin yüz yirmi toptur. Şayet zimmetinde kalan yelken bezini bu tarihlerde topyekûn satın alıp Tersane-i Amire'ye teslim etmezse hakkında hemen "*icra-i te'dibe mübâderet*" olunacağı kendisine bildirilmiştir⁸⁴⁰.

Yelken bezlerinin üretici ve esnaf tarafından zamanın geldiğinde kamu görevlilerine teslimden kaçınma olgusuna Boğazhisarları'nda sıkça rastlanmaktadır. Bunun sebebi, anlaşıldığı kadarıyla bez ölçülerinin noksan ve dokunan bezlerin numuneye uygun olmamasıydı. Mesela Seddülbahir muhafızına, Sultaniye kadısına, gümrük eminine ve mübaşir tayin olunan Ali'ye 10 Temmuz 1793 tarihinde yazılan bir hükümde, Sultanhisarı ve Seddülbahir kaleleri esnafının dokumuş oldukları yelken bezlerinin ölçülerinin noksan olması ve numuneye uygun olmaması nedeniyle üreticiler

⁸³⁵ COA.MAD.d. No. 9989, s. 10.

⁸³⁶ COA.C.BH.255:11791:1.

⁸³⁷ COA.MAD.d. No. 4122, s. 75.

⁸³⁸ COA.AE.SABH.I.34:2606:3.

⁸³⁹ COA.C.BH.209:9789:1.

⁸⁴⁰ Yelken bezi satın almaya gönderilen bir mübaşir, istenen bezleri Tersane-i Amireye tam ve vaktinde teslim edemediğinde, bu malzemenin Tersâne-i Amire'de bulunmasının farz mesabesinde bulunduğu ve bu malzemenin diğer malzemeler gibi çabuk temin edilemeyeceği, eksik teslim ettiği yelken bezlerini hemen tamamlamadığı takdirde cezalandırılmaya başlanacağı kendisine hatırlatılmıştır. (bk.CO.AE.SABH.I.38:2830:1.)

bezlerinin reddedileceği endişesiyle dokudukları yelken bezlerini Sultaniye Kalesi'ne taşımaktan ve kamu görevlilerine teslim etmekten kaçındıkları bildirilmiştir⁸⁴¹. Yukarıdaki görevlilerden bu esnafın hisselerine düşen bezi dokuyup Sultaniye Kalesi'ne getirmelerinin sağlanması, kanun gücü ve gümrük emini yardımıyla ölçü ve numunesine uygun bezlerin mübaşire teslim edilmesinin temini istenmekteydi⁸⁴². Ayrıca ölçü ve numunesine uygun olmayan bezler dokuyucusuna iade edilecek ve bu dokumacıların isim ve şöhretleriyle İstanbul'a bildirilmesi, Boğazhisar ve Sultaniye kadıları ile gümrük emini ve mübaşir vasıtasıyla sağlanacaktır⁸⁴³.

Devlet, bu durumla başa çıkabilmek için kendi zaviyesinden gerekli olan tedbirleri almaktaydı. Ancak bu tedbirler etkili ve soruna çare olacak nitelikte tedbirler değildir. Hatta sorunu daha da büyüten tedbirlerdir. Mesela bu konuda eksik kalan miktarın gönderilmesinin sağlanması için ilgili bölgelerin kamu görevlilerine ferman yazılması ve onların ceza yaptırımı ile tehdit edilmesi devletin başvurduğu temel tedbirdir. Ancak bu görevlilerin kendilerine gönderilen emirleri hele hele ayanların ortaya çıkmaya başladığı 18. yüzyılda kendi görev sahalarında uygulamaları kolay değildir. Ayrıca çok sık olarak yabancı devletlerle savaşların yaşandığı 18. yüzyılda taşradaki askeri güçlerin cepheye sevk edilmesi karşısında taşradaki kamu görevlilerinin, görevlerini yapmaya yetecek kadar askeri güce sahip olup olmadıkları ayrı bir konudur. Üstelik bu konu, meselenin sadece güvenlik boyutunu oluşturmaktaydı. Meselenin iktisadi ve ticari boyutuyla ilgili yapısal ve çözüm odaklı tedbirler alınması gerekmektedir. Bu tedbirler alınmadığı zaman ise ister istemez eksik teslim olgusuyla mücadeleden netice alınamamaktaydı. 1801/1802 yılında ücreti peşin olarak verilmesine ve sahipleri tarafından yelken bezi teslim edileceği taahhüt edilmesine rağmen Seddülbahir'den iki yüz elli top ve Kumkalesi tarafından elli top bez zamanında Tersane-i Amire'ye gönderilememiştir⁸⁴⁴.

6.3.5. Bez Üreticilerinin Muhalefeti

Merkezi yönetime karşı bez üreticisinden gelen direniş, yelken bezi temininde karşılaşılan başka bir sorun kaynağıydı. Bu direnişin kaynağında devletçe bez üreticisine teklif edilen fiyatın maliyeti karşılayamaması nedeniyle üreticinin masraflarını karşılamaya yetmemesi, üreticinin de zararına bez dokumak istememesi yatmaktaydı. Bu muhalefet eylemi, bu konudaki diğer muhalefet eylemlerinde olduğu üzere devlet tarafından bir asayiş sorunu olarak görülmekte ve muhalefet edenlerin Boğazhisarı Kalesi'nde kalebind edilmeleri istenmekteydi. Aslında bu eylemin hedefi, devletin sahibi olan padişah değil onun memurları olan tersane emini, mübaşir ve diğer resmi görevlilerdir. Bu tür muhalefetin örneklerine daha çok Boğazhisarları'nda rastlanmaktaydı. 2 Şubat 1724 tarihinde Sultanhisarı sakinlerinden Hacı Abdioğlu ve

⁸⁴¹ COA.MAD.d. No. 10424, s. 56.

⁸⁴²Devlete göre, Sultanhisarı ve Seddülbahir kalelerindeki esnaf, kendi hisseline isabet eden bezleri 1792/1793 yılında ağırlıkça eksik ve numunece uygunsuz imal etmiştir. Devlet, yelken bezlerinin iyi kalitede imal edilmiş olmasının kamu menfaati gereği olduğu düşüncesiyle yelken bezinin eski fiyatına zam yapmış olduğu için esnafın tavrını kriminal bir vaka ve açık bir kanuna aykırılık olarak görmektedir. Bu durumda, Boğaz muhafızı, Sultaniye kadısı, gümrük emini ve mübaşire emir verilerek kanuna aykırı hareket eden esnafın isim ve şöhretleriyle İstanbul'a arz edilmesi emredilmiştir.

(bk.CO.A.C.BH.135:6542:3.)

⁸⁴³Kala-i Erba'a olarak isimlendirilen yerler Sultaniye, Kala-i Sultaniye, Seddülbahir ve Kilitbahir'dir. Kararlaştırılan yelken bezleri, esnafın tarafından Sultaniye Kazası'na taşınmakta ve burada kadı ve gümrük emini huzurunda muayene edilerek elemeye tabi tutulmakta, uygun olanlar mübaşire teslim edilmekte, ağırlığı düşük olan, iyi kalitede olmayan veya verilen numuneye uygun olmayan bezler bir kenara ayrılarak sahiplerine iade edilmekte ve bu esnafın isim ve şöhretleri İstanbul'a gönderilmektedir. (bk. COA.C.BH.135:6542:1.)

⁸⁴⁴ Seddülbahir Kalesi Dızdarı Mehmet tarafından 1801 yılında gönderilen bir yazıya göre, donanma kalyonlarının yelken bezleri için bu bezlerin her bir topuna 240 akçeden gerekli olan ücret sahiplerine mübaşir tarafından nakit olarak ödenmiş ve konuya dair ferman Seddülbahir Kalesi'nde esnaf huzurunda okunmuş ve bunu dinleyen esnaf hisselerine düşen iki yüz elli top albortalık bezi temin ederek Tersane-i Amireye teslim etmeyi taahhüt etmişlerdir. (bk.CO.A.C.BH.170:8016:2.)

Molla Hüseyin isimli üreticiler görevli mübaşire direnmişler, kendilerinden istenen bezi vermeyerek sadece Boğazhisarları'ndan bez toplanmasının ferman edildiğini oysa Sultanhisarı'ndan bez istenmediğini beyan etmişlerdir. Bu durumu kendisine karşı bir isyan hareketi olarak gören merkezi yönetim, bu kişilerin Boğazhisarı Kalesi'ne kapatılmaları için Sultaniye, Sultanhisarı, Kilitbahir ve Seddülbahir kadılarına ve dizdarlarına hitaben emr-i şerif çıkarmıştır⁸⁴⁵.

Yaşanan muhalefetin gerekçeleri farklı farklıydı. Bazısı piyasa koşullarını bazısı fakirliği bazısı ise iklim koşullarını bahane ederek muhalefet etmekteydi. 1732/1733 tarihinde Tersane-i Amirenin ihtiyacı olan yedi bin beş yüz top mayistra ve alborta yelken bezleri için Boğazhisarı'na tersane emini tarafından bir mübaşir tayin edildiğinde, ona karşı bez üreticileri: ". . . bu sene-i mübârekede pembe olmadı" şeklinde bir itiraz ileri sürmüşlerdir. Üreticiler burada iklim koşullarının iyi olmamasını itiraz gerekçesi olarak ileri sürmekteydiler. Bu gerekçelerin merkezi yönetimi ikna etmesi mümkün değildir. Merkezi yönetim bu tür itiraz ya da bahane ileri sürenlerin haklarından kanun gücü ile gelinmesi için kadı, Yeniçeri serdarları ve iş erlerine hitaben emr-i şerif göndermiştir. Emr-i şeriflerde geçen: "*celb-i mal sevdasıyla bu vakte dek iradeye muhalefet. . .*" ibaresi üreticinin yukarıdaki beyanına karşılık devletin meseleye üreticinin kişisel mal biriktirme tutkusunu gözünüle baktığını göstermektedir⁸⁴⁶.

Devletin üreticilerin bütün itiraz ya da taleplerine olmasa bile en azından onların haklı taleplerine cevap verdiğine dair bazı örnekler de mevcuttur. Onun olumlu baktığı bu taleplerin en başında geleni yelken bezi üretimi yükünün üreticiler arasında adaletli biçimde dağıtımıyla ilgilidir. Bu meyanda 25 Ağustos 1762 yılında Yeniçeri serdarları, âyan-ı vilayet, iş erlerine ve Boğazhisarları dizdarları ve sair zabıtana gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Cezayir Garp Ocağı'na, Tersane-i Amire tarafından verilmek üzere on iki bin top Boğaz bezi satın alınması ferman olduğu zaman Boğazhisarı ahali: "*beher sene için Tersane-i Amire'ye ocaklık olarak altı bin top bezi tamamen edaya gücümüz yokken yeniden iki bin top bezi işlemeye gücümüz yoktur*" diyerek bu hususa itiraz etmişlerdir. Onlar buldukları Kala-i Sultaniye dışında yer alan Gelibolu'da: "*...üç yüzden fazla bez dokuyan tezgâh var, onlar da bu talep edilen bezden dokumak için hisse alsınlar...*" şeklinde gerekçe ileri sürerek merkezi yönetime dilekçe göndermişlerdir. Bunun üzerine Kaptanıderya Mehmet Paşa buraya gelerek inceleme yapmış ve Gelibolu'da ikiyüzü aşkın tezgâhın bulunduğunu görmüştür. Onun raporu üzerine daha sonra beş bin top bezin Gelibolu ve yedi bin top bezin Boğazhisarları'ndan verilmesi için ferman çıkarılmıştır. Kaptanıderya Mehmet Paşa yeniden Gelibolu'ya geldiğinde Gelibolu sakinleriyle iki bin beş yüz top bezin teslimi konusunda bir anlaşmaya varıp bu miktar yelken bezinin iplik, dokuma ve nakil ücretlerini onlara peşin olarak ödemiştir. Ancak durumdan memnun olmayan Gelibolulu dokumacılar Divan-ı Hümâyun'a arzuhal sunarak öteden beri yelken bezinin Boğazhisarı ve havalisinden satın alındığını Gelibolu'dan alınmadığını, bunun için kendilerine ferman verilmiş olduğunu bildirmişlerdir⁸⁴⁷. Bu fermana aykırı olarak yelken bezi istenmemesi için yeni bir ferman verilmesini, iki bin beş yüz top bezi dokumaya güçlerinin yetmediğini arz etmişlerdir. Bu itirazları haklı bulunmuş olacak ki eskiye aykırı hareket edilmemesi yönünde merkezi yönetimden ilgili görevlilere hüküm gönderilmiştir. Buna rağmen iki ay sonra mübaşir, bu iki bin beş yüz top bezi talep ettiğinde onlar: "*...Bizden talep edilen bezi biz kaldırttık. Akçenizi geri alınız*". diye cevap vererek ardından mahkemeye gitmişler ve: "*...Bizler bir top bez vermedik.*"

⁸⁴⁵ COA.MAD.d. No. 10313, s. 45.

⁸⁴⁶ COA.MAD.d. No. 10326, s. 55.

⁸⁴⁷ Gelibolu'da yaşayan bez dokuyucuları, Divan-ı Hümâyun'a arzuhal sunarak kendilerinden yelken bezi talep edilmesini şikâyet etmişlerdir. Onlar eskisi gibi yelken bezlerinin Boğazhisarları'ndaki esnaf tarafından dokunmasına devam edilmesini ve eskiye muhalefet olunmamasını talep etmişlerdir. 1762/1763 yılında yapılan bu başvuru sonucunda her ne kadar talepleri kabul edilmemiş ise de bu örnek bez üreticileri açısından kanuni hak arama yollarının açık olduğunu göstermektedir. Hülâsa olarak onlar iyi kötü işleyen bir hukuk düzeni içerisinde donanma ihtiyacı için yelken bezlerini üretmişler, yeri geldiğinde ise haklarının bilincinde olan her insan gibi itiraz ya da şikâyet yoluyla haklarını aramaktan geri durmamışlardır. (bk. COA.C.BH.11:528:1.)

Virenlerden dâhi değildir...” diyerek aldıkları akçeyi mübaşire geri vermek istemişlerdir. Mübaşir bunu kabul etmeyip bu hususa dair ilam almak için Gelibolu naibine gittiyse de o: *"Memur değilim i'lam viremem."* diye cevap vererek bez üreticilerinden yana bir tavır takınmıştır. Lakin Gelibolu sakinlerinin bu itirazlarının ortadan kaldırılması hususunda emr-i şerif yazılmasını tersane emini talep edince 5 Eylül 1762 tarihinde bu talebi kabul edilmiştir⁸⁴⁸. Buna göre Gelibolulu dokumacıların daha önce taahhüt etmiş oldukları iki bin beş yüz top bezi acil olarak hazırlayıp görevli memura teslim edecekler ve onları yelken bezi üretiminden muaf tutan eski tarihli ferman terkin edilecektir⁸⁴⁹. Bu karar değişikliğinin gerekçesinde aksine uygulamanın devlet maliyesine zarar vereceği gibi pratik ve gerçekçi dayanaklar ileri sürülmüştür. Kadı naibi ve Gelibolulu üreticiler Bu örnekte görüleceği üzere onların bu konudaki isteksiz tavırları yelken bezi temini mekanizmasında aksayan yönler olduğunu açık biçimde göstermektedir.

Üretici kaynaklı direniş, 18. yüzyılda sadece bez üreticilerine mahsus bir davranış biçimi değildir. Bu bağlamda kereste üreticilerinde de bu durum gözlemlenmekteydi. Nisan/Mayıs 1704'te Bolu voyvodasına yazılan bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Bolu Sancağı'ndaki kazaların ahalisine kereste kesmek ve nakletmek için bir ferman çıkarılmıştır. Ancak Taraklıborlu Kazası sakinlerinden Bakıroğlu olarak bilinen İbrahim ve Biran Köyü sakinlerinden Naib Mehmet, kazalar ahalisini kışkırtarak kereste kesilmesine muhalefet etmişlerdir. Bunun üzerine Bostancıyan-ı Hassa hasekilerinden Ahmed ve Hacı Mehmet, Borlu Kasabası'na gelip Naib Mehmed'i yakalamışlar ancak diğer kişi olan Ahmed kaçmıştır. Bu kişilerin yandaşları sorgulandığında: *"Biz kereste kat' itmedik ve çekmek bilmeziz."* deyince o ve yandaşlarının Samsun Kalesi'ne kalebind olunmaları emredilmiştir⁸⁵⁰. Canik Sancağı'nda ise Sinop'ta yapılması emredilen gemiler için kesilen kerestelerin Sinop Tersanesi'ne indirilmesi istendiğinde ahali: *"Biz kendir hizmetindeyiz."* diyerek muhalefet etmiştir⁸⁵¹. Akkoyunlu cemaatinden bazı gruplara mensup kişiler de Birecik İskelesi'ne taşımaları gereken pirinç ve peksimeti taşımayıp firar etmişlerdir⁸⁵².

6.3.6. Kaçak ve Kayıt Dışı Bez İşletmeleri

Kaçak yapı, resmi mevzuatın dışında meydana getirilen mesken ya da işyeri amaçlı yapılardır. Başka bir ifadeyle imar mevzuatına aykırı her yapı kaçak yapı olarak isimlendirilir. Konu bağlamında resmi kamu makamlarının izin ve rızası dışında yelken bezi üretimi yapan kayıt dışı iş yerleri kaçak ve kayıt dışı yapılardır ve bir sorun kaynağıdır. Piyasaya bunların sürdüğü kaçak ürünler, piyasada sahte bir arz fazlalığı oluşturmakta, arz talebi aştığı için bir süre sonra fiyatların düşmesine, sonra arz kesildiğinde yükselmesine ve neticede bez fiyatlarının istikrarsız bir hal almasına neden olmaktadır. Serbest piyasaya da ürün satan bez üreticileri devletle yaptıkları işten uğramış oldukları zararı bu şekilde bir ölçüde olsun telafi etme imkânına sahiptiler. Kaçak iş yerleri sebebiyle bez fiyatları düşünce bez üreticileri için elde edilmiş olan kâr, maliyet unsurlarını bile karşılayamadığı için yapılan iş cazibesini yitirmekteydi. Kaçak

⁸⁴⁸ Verilen örnek, 1762/1763 yılına ait olup konu olarak Gelibolu'da bez üreten esnafın itirazıyla ilgilidir. Buna göre Gelibolu ahali, başlangıçta her yıl belli bir ücret üzerinden devlete bez teslim etmekle yükümlü değilken Boğazhisarları ahalisinin itirazı üzerine bu yükümlülüğe dâhil edilmiş daha sonra ise bu uygulamadan “kadime muhalefet” gerekçesiyle vazgeçilmiştir. Nihayetinde ise “kadimi üzere amel ve hareket eskiye aykırıdır” şeklindeki tersane eminine ait olan kayıt terkin edilmiş gerekçe olarak ise “canib-i miriye zarar” yani kamu yararı gösterilmiştir. Bu durum, devletin somut olaylar karşısında eskiye sarılmak suretiyle duygusal hareket etmek yerine rasyonel ve gerçekçi hareket ettiğini göstermektedir. (bk. COA.C.BH.11:528:2.)

⁸⁴⁹ COA.MAD.d. No. 9989, s. 37.

⁸⁵⁰ Olayda adı geçen kişiler, “*hevalarına tabi olanlar*” olarak nitelendirilmiş ve yakalanarak mübaşir huzuruna çıkarılmışlardır. Burada mübaşire hitaben; “biz kereste kat' itmedik ve çekmek bilmeziz. Asitane-i Saadet tarafına adam göndermiştik. Adamlarımız gelmedikçe keresteyi kat' ve nakl idemezüz” diye cevap vermişlerdir. Onların İstanbul'a gönderdikleri adamın, bu kişilere ait kereste yükümlülüğüne itiraz etmek üzere gönderilmiş olması muhtemeldir. (bk. COA.MHM.d. No. 114, s. 1.)

⁸⁵¹ COA.MHM.d. No. 5, s. 264.

⁸⁵² COA.MHM.d. No. 87, s. 68.

yapıların sahipleri olan kişiler, bezin ham maddesini üreten üreticilerle doğrudan irtibata geçerek ham maddeleri onlardan yüksek fiyattan satın alabilmekteydiler. Bu kişiler, vergi mükellefiyetleri olmadığından kayıtlı üreticilere göre daha fazla kâr elde etme imkânına sahiptiler. Sektörde ham maddenin çekilmesiyle ürün kıtlığına yol açan bu fiili durum, haksız rekabete yol açarak bez dokuyarak hayatını kazanan kayıtlı üreticilerin uzun vâdede mağdur olmalarına neden olmaktadır. 18. yüzyılda bezcibaşların sıkça şikâyetçi olduğu kaçak bez işletmelerine dair birçok örnek vardır. Bu meyanda 1750'de Bezcibaşı Hacı Abdurrahman, Bezhanenin dışında İstanbul ve Galata'nın bazı yerlerinde gizli şekilde faaliyet gösteren bez dokuma tezgâhlarının olduğunu bildirmektedir⁸⁵³. Bu tezgâhların sahiplerinin piyasadaki pamuk ipliğine yüksek fiyat vermeleri nedeniyle kendisinin artık devletçe belirlenen fiyattan iplik satın alamadığını ve senelik bir buçuk kese kadar zarara uğradığını ifade etmektedir. Arzuhalinde bir fermanla daha önce Bezhane dışında yelken bezi dokumacılığının yasaklanmasına rağmen gizlice üretim yapan bu kaçak yapıların kaldırılmasını talep etmekteydi. Ancak devlet bunları yıkmak yerine bunlarla uzlaşmayı seçmiştir. Reel-politik davranarak onlardan kayıtlı hale gelerek bez teslim etme yükümlülüğüne katılmalarını istemiştir. Onlardan istenen husus Bezhanede işler durumda bulunan on tezgâha katılarak ocaklık yelken bezi üretecekler sahip oldukları her bir tezgâhtan beş yüz seksen beş metre yelken bezi dokuyacaklardır. Fakat bu kimseler, devlet tarafından belirlenen fiyat üzerinden üretim yapmalarının, kendilerine bezin her zira'ında yedi akçe zarar ettireceğini bu sebeple bunu kaldıracak mali güçlerinin olmadığını bildirmişlerdir. Yani devletin bu önerisini kabul etmemişler ve eski konumlarını sürdürmeyi tercih etmişlerdir. Konuyla ilgili belgede, İstanbul ve Galata'da gizlice yelken bezi dokuyan kimselerin bunları tüccar gemilerine sattıkları, bu kayıt dışı üretim nedeniyle pamuk ipliğinin fiyatında artışa sebep olmaları bu yüzden kaldırılmaları gerektiği belirtilmektedir⁸⁵⁴.

Bezcibaşı el-Hac Abdurrahman, 1750/1751 tarihinde her sene teslim etmesi gereken iki bin top yelken bezini eksik teslim edince tamamı kendinden istendiği zaman bunun sebebi olarak İstanbul ve Galata bölgesindeki bazı kimselerin kaçak olarak kurdukları ya da kiraladıkları tezgâhları göstermiştir. Bu tezgâhların sahipleri işledikleri bezi yabancı tüccarlara daha yüksek fiyattan satmaktalar ayrıca İstanbul'a taşradan gelen ipliği yine yüksek fiyatlar üzerinden satın almaktaydılar. Bu durumda arzda oluşan kısılma sonucunda iplik fiyatları yükselmekte, bundan zarar gören bezcibaşlar ise sınırlı bir bütçe ile miktarı önceden belli olan bezi dokumaya çalışmaktaydılar⁸⁵⁵. 1752/1753 tarihinde Üsküdar, Eyüb, İstanbul ve havalisi ya da sair mahallerde bulunan tezgâhların men' edilmesi ve def' olunması için mufassal emr-i şerif yayımlanmıştır. Kaçak işyerleri meselesi sadece İstanbul'la sınırlı bir mesele değildir. 1754/1755 tarihinde İzmir'de Ahvador ve ortağı olan iki gayrimüslim, kaçak tezgâhlar kurdukları için bunların yıkılması amacıyla İzmir kadısına ve voyvodasına emr-i şerif gönderilmiştir⁸⁵⁶.

Bezcibaşı el-Hac Abdurrahman'dan sonra başka bir bezcibaşı olan Yakup Efendi de kaçak tezgâhlardan dert yanmaktaydı. 1760/1761 tarihinde Bezcibaşı Yakup

⁸⁵³ Ahmet Refik'in bildirdiğine göre kayıt dışı yaygınlaşan bu kumaş tezgâhları, hileli üretim yapmaktaydı. Bu durumun kaçak tezgâh sahipleri açısından üretim maliyetlerini düşürerek ruhsatlı üreticilere karşı haksız rekabete yol açtığı anlaşılmaktadır. Ahmet Refik, kendi zamanında İstanbul'da seraser, şahnik ve kumaş işlenen tezgâhların çoğaldığını, bunların saf ibrişim kullanmak yerine türlü hilelere başvurduklarını bildirmektedir. (bk. Ahmet Refik, *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı (1689-1785)*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1988, s. 108.)

⁸⁵⁴ Aydın, *age.*, s. 172.

⁸⁵⁵ Bezcibaşı Abdurrahman'nın zor durumda kalmasına sebep olan olgu ham madde fiyatlarındaki hızlı yükseliş ve kayıt dışı çalışan kaçak tezgâhlardır. Buna göre 1750/1751 tarihinde İstanbul ve Galata bölgesinde bazı kimseler kurdukları ya da kiraladıkları işyerlerinde Bezhane bezi işletip tüccar gemilerine satmakta, ayrıca iplik tüccarlarının getirmiş olduğu pamuk ipliğini yüksek fiyatlarla satın alarak Bezhane düzenine zarar vermekteydiler. İplik tüccarları bu kaçak işyerlerini açan kimselerin ödemiş olduğu yüksek fiyatlar sebebiyle ipliğe zam yapmışlardır. (bk. COA.MAD.d. No. 9970, s. 181.)

⁸⁵⁶ COA.MAD.d. No. 5456, s. 44.

Efendi, padişaha yazdığı arzuhalinde İzmir'de tezgâh açan Ebvaz (?) ile Menas (?) isimli iki zımminin kaçak olarak bez dokuduğunu ve Tersane-i Amire'ye bu bezden teslim ettiklerini ancak bunun sonucunda devlete ait Bezhanede çalışan dokumacıların bez dokumaktan imtina ederek vilayetlerine gittiklerini bunun ise Bezhane nizamına zarar verdiğinden bahsetmekteydi⁸⁵⁷.

Kayıt dışı tezgâhlar ve kayıtlı tezgâhlar arasındaki varlık mücadelesi sadece bezciler arasında değil keresteci, çizmeci ve terzi esnafı arasında da yaşanmaktaydı. Bunlar da birbirini işlerine karışmakla, mesleklerine, sanatlarına ve kazançlarına zarar vermekle suçlamaktaydılar. 1755 yılı ocak ayı ortalarında dikici esnafı eskiden beri bez, pabuç ve çizme gibi eşyaları dikip satmak yetkisi kendilerine ait iken terzi ve bakkal taifesinin işlerine karışıp dükkân ve evlerinde pabuç ve çizme işleyip satarak sanatlarına ve kazançlarına engel olduklarından şikâyetçi olmuşlardır. 1757 yılı mayıs başlarına tarihlenen bir hükümde ise Üsküdar ve İstanbul'daki keresteci esnafı kendi kereste dükkânları denize yakın iskelelerde iken bazı kişilerin kanuna aykırı biçimde mahalle araları ve çarşılarda kereste dükkânı açmalarından dolayı şikâyetçi olmuşlardır⁸⁵⁸. 1758 yılında bu kez abacı ve bezzaz esnafı, kalfalık, çıraklık ve dükkân açma nizamlarına muhalefet ederek dükkân açanların, kendi mesleklerine karışmalarının önlenmesini talep etmişlerdir. Üsküdar'da bulunan üç boyacı dükkânının da içinde bulunduğu İstanbul'daki kırk iki boyacı esnafı da mesleklerine dışarıdan ehil olmayan kişiler tarafından yapılan müdahalelerden şikâyetçi olmuşlardır⁸⁵⁹. Bütün bu örnekler egemen siyasi, ekonomik ve sosyolojik koşulların değişmekte olduğunun göstergesiydi. Ortaya çıkan yeni durum: kendi kuralları, üretim şekilleri ve ilişkiler ağıyla varlığını tahkim etmekteydi.

Üstelik 18. yüzyılda Tersane-i Amire'yi yakından ilgilendiren kayıt dışı işletmeler sorunu Tersane-i Amire'ye lüzumlu başka malzemelerin temininde de karşılaşılan bir sorundur. 1733/1734'te bir grup tel (til) üreticisi Tersane-i Amire Divanhanesi'nde toplanarak Tersane Emini Mehmet Efendi'ye dert yanmışlardır. Dert yandıkları konu ise Karadeniz sahilinde bulunan Fatsa, Çarşamba, Perşembe ve Ordu kazalarında Muslioğlu Mehmet ve ona bağlı eşkıyanın buralarda kendi hesaplarına tel tezgâhları kurarak üretmiş oldukları teli gizli bir şekilde 12 kuruşa muhtekir taifesine satmakta oluşlarıydı. Oysa telin fiyatı 5 kuruştur. Onların bu yüksek fiyattan teli satmaları bu ürünü Tersane-i Amire'ye avarız yoluyla sağlayan üreticiler açısından daha yüksek fiyata bu ürüne sahip olmak anlamına gelmekteydi. Bu da onları iktisadi olarak yok oluşa sürükleyecektir. Tel üreticilerinin bu beyanları üzerine dönemin Trabzon valisine bu eşkıya taifesinin hakkından gelmesi için emr-i şerif gönderilmiştir⁸⁶⁰. Yine bu yüzyılda aynı sorunu, Tersane-i Amirenin gemilerini kalafatlayan ustalar da yaşamaktaydılar. Buna göre kalyon, çektiri ve kalite gibi gemileri kalafatlayan ustaların kethüdası eskiden beri dışarıdan zift, katran ve reçineyi gemilerle İstanbul'a taşıyan kaptanların yanına giderek bu malzemelerin pazarlığını yapıp satın almaktaydı. Ancak kalafatçılık mesleğiyle alakası olmayan gemici esnafı bu gemilere giderek reçineyi satın alınca, kalafatçı esnafı bu ürünü bulamamaya ya da daha yüksek fiyattan bulmaya başlamıştır. Bu durumun önünün alınması için Galata kadısına eskiden beri geçerli olan usule müdahale ettirilmemesi konusunda hüküm yazılmıştır⁸⁶¹.

Kaçak üretim yapan iş yerlerinin varlığı birçok yönden Bezhane için zararlıdır. Çünkü Bezhanede dışarıdan gelen pamuk ipliği belli bir fiyat üzerinden dokumacıbaşı

⁸⁵⁷ Kaçak yelken bezi tezgâhları, sadece İstanbul'a mahsus bir olgu değildir. İzmir'de de bu sorun yaşanmaktaydı. Örneğin Ebvaz ve Menas isimli iki gayrimüslim, tezgâhlar kurarak kaçak yelken bezi üretimine yönelmişlerdir. İstanbul'daki devlete ait Bezhanede çalışan gayrimüslim dokumacıları İzmir'e çekmeleri bu alanda ciddi sorunlar doğurmuştur. (bk. COA. C. BH. 9: 445: 1.)

⁸⁵⁸ Nahide Şimşir, *Osmanlı Araştırmaları (Makaleler-1)*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 279.

⁸⁵⁹ Şimşir, s. 278.

⁸⁶⁰ Karadeniz sahilinde kayıt dışı faaliyet gösteren kaçak tezgâhlarda çalışan tel ustalarının "def-i müzayaka-i miri" için Tersane-i Amirede çalıştırılması uygun görülmüştür. (bk. COA.MAD.d. No. 10329, s. 46.)

⁸⁶¹ COA.MHM.d. No. 118, s. 8

tarafından satın alınmakta daha sonra ise bu iplikten işlenen yelken bezi Mahzen-i Sürp'e depo edilmekteydi. Lakin İstanbul ve Galata civarında bazı kimseler, açtıkları işletmelerde kârhane bezi dokutup tüccar gemilerine satmakta ve iplik tüccarlarına devletten daha fazla fiyat teklif ederek pamuk ipliğinde kıtlığa neden olmaktadır⁸⁶². Devletin bu durumun önlenmesi için gönderdiği fermanlar ise bir işe yaramamaktaydı⁸⁶³. Devletin aldığı güvenlik tedbirleri yetersiz kalınca bu durumda kontrolsüz kalan piyasa güçlerinin etkisiyle fiyatlar beklenmedik biçimde yükselmekteydi. Bezcibaşılar bu bezi piyasadan temin etmek istediklerinde üretici devletin önerdiği resmi fiyatı düşük bulduğundan satmak istememekteydi. Bezcibaşı ise devletle yaptığı sözleşme gereği yelken bezini zamanında ve tam olarak teslim etmeye mecbur olduğundan üreticiye daha yüksek ücret ödemeye çalıştığında zarar etmekteydi. Bunu gidermek için devletten ilave ödeme talep eden epey dokumacıbaşı vardır. Esasen dokumacıbaşılık piyasa koşullarının oynaklığı ve sistemin yeni durumlara uyumdaki hantallığı yüzünden zor bir görevdir. Bezcibaşılardan 18. yüzyılda sık sık değişmesi boşuna değildir.

6.3.7. Deniz Kazaları, Güvenlik Sorunları, Salgın Hastalıklar, Ekonomik Krizler

Yelken bezi temininde önceden öngörülmemen mali krizler, deniz kazaları, asayiş meseleleri ve salgın hastalıklar gibi olaylar başka bir sorun kaynağıdır. Bunlardan birincisi devletin içinde bulunduğu mali krizlerdir. Mali krizler nedeniyle bazen yurt içinden bazen de yurt dışından satın alınan yelken bezlerinin ücretinin ödenemediği durumlar vakidir. Bu sorun sonraki yüzyıllarda da varlığını korumuştur. Bu doğrultuda 20. yüzyılın başlarında İngiltere'den satın alınan yelken bezlerinin ücretinin ödenmesinde de bu sorun yaşanmıştır. Ödeme zamanı geldiği halde alacağına kavuşamayan tacir ya da üreticinin bu durumu diğer tüccarlar üzerinde güvensizliğe yol açmakta ve devlete yelken bezi satmakta gönülsüz⁸⁶⁴ davranmasına neden olmaktadır⁸⁶⁵.

Mali zorluklar sebebiyle devlet, bezcibaşılardan ve bez üreticilerine onların talep etmiş olduğu zammı çoğu zaman yapamamaktaydı. Bu bağlamda Kilitbahir Kalesi tarafından gönderilen ancak tarihi belli olmayan bir yazıdan anlaşıldığı kadarıyla daha önce olduğu gibi altı bin top yelken bezi talep edildiği zaman bez üreticileri, bir seneden beri tezgâh başlarında boş boş vakit geçirdiklerini, dükkânlarını açamadıklarını, yelken bezi üretmediklerini, istenen yelken bezlerinin resmi fiyatlarıyla satın alınması halinde bunun kendilerini perişan edeceğini bu sebeple o günün satış rayiçisi üzerinden her topun 4, 5 kuruş üzerinden satın alınmasını istemektedirler⁸⁶⁶.

Güvenlik sorunları, bu bezin ticaretini yapan tüccarları tehdit eden yönüyle ayrı bir sorun kaynağı oluşturmaktaydı. Çünkü bu durum tüccar açısından hem can hem mal güvenliğini tehdit etmekte ve hem de onun mallarını ve kendini korumak için adam tutma dâhil bir dizi tedbir almak zorunda bıraktığı için katlandığı ticari maliyeti artırmaktaydı. Bu bağlamda Rusya halkından Speryeryon Zoif (?) namındaki bir tüccar,

⁸⁶² El-Hac Abdurrahman'ın bezcibaşılığı döneminde Bezhanede çalışır vaziyette on kadar tezgâh bez üretmekte iken İstanbul ve Galata bölgesinde yaklaşık yirmi bir tezgâh kayıt dışı biçimde yelken bezi üretmekteydi. Bunların yüksek fiyatlarla İstanbul'a gelen pamuk ipliğini satın almaları iplik tüccarlarının iplik fiyatına zam yapmalarına ve dolayısıyla bezcibaşılardan açısından iplik maliyetinin yükselmesi ve zararlarının artması anlamına gelmekteydi. (bk. COA.AE.SOSM.III.46:3272:1.)

⁸⁶³ COA.AE.SOSM.III.46:3272:1.

⁸⁶⁴ Esnaf sayısının nüfusa bağlı olarak artmasına rağmen ham madde kaynaklarının ve geçim imkânlarının bu fiyat artışına ayak uyduramayışı, birçok bez üreticisini eğri ve bulanık yollara sapmaya sevk etmiştir. Ham maddeden kısma ve kırpmaya, kalfa ve çırak ayartma, yalan yemin ve sahte teminatla müşteri çevirme hep bu zaruretten doğurduğu bulanık kazanç şekilleridir. (bk. Sabri F. Ülgener, *İktisadi Çözülmenin Ahlak ve Zihniyet Dünyası, Fikir ve Sanat Tarihi Boyu Akisleri ile Bir Portre Denemesi*, Der Yayınları, İstanbul, 1981, s. 155.)

⁸⁶⁵ COA.A.MKT.MHM.d. No. 251, s. 16.

⁸⁶⁶ Kilitbahir Kalesi tarafından gönderilen mahzar üzerine mayistra ve alborta bezinin Tersane-i Amirede gerekli olduğunun açıklamadan müstağni olduğu belirtilerek, bu bezlerin alış fiyatına zam yapılmasının açık bir gereklilik olduğu devletçe kabul edilmiştir. (bk. COA.C.BH.38:1816:5.)

Siroz'da pamuk satın almış iken borcunu ödemek için satıcıya 1,700 altın ve 2,000 kuruşluk kara kuruş teklif ettiğinde satıcı bu parayı Osmanlı parası olmadığı için kabul etmemiştir. Bu Rus tüccar da elindeki parayı Osmanlı parasıyla değiştirmek amacıyla satıcı ile anlaşma yaptıktan sonra bir kervana katılarak Selanik'e doğru yola çıkmıştır. Ancak Selanik'teki Navesni(?) ve Lasana isimli iki köy arasında üç tane eşkıya bu tüccarın yolunu keserek onu Edirne'ye kaçırmışlardır. Bu eşkıyalar onu Edirne'de dövdükten sonra öldürmüşler ve üzerindeki para ve değerli eşyaları gasp etmişlerdir. Bu eşkıyalar esasen Selanik'ten firar eden yeniçerilerdir. Katledilen tüccarın hizmetkârı olayı İstanbul'a şikâyet edince merkezi yönetim Selanik valisinden olayın aydınlatılmasını istemiştir. Bunun üzerine dönemin Selanik valisi olan kişi, Selanik tüccarlarından Fesci Ahmet, Bezzazistanlı Molla Hamza'yı ve kervanbaşı ile diğerlerini huzuruna çağırarak katillerin isim ve resimlerini öğrenmek için sorgulama yapmıştır. Padişah, katledilen tüccarın gasp edilen para ve eşyalarının firari Yeniçerilerden ele geçirilerek Selanik'teki Rusya konsolos vekiline teslim edilmesini aksi takdirde bu bedelin Selanik Kazası halkından tahsil edileceğini hatırlatılmıştır⁸⁶⁷. Olayın aydınlatılıp aydınlatılmadığı konusunda net bir bilgi olmasa da bu olay, genellikle ilgili sorunların pamuk ticaretine nasıl yansadığını göstermesi açısından kayda değerdir. Pamuk ipliği ören ya da yelken bezi dokuyan kişinin sorumluluğu, istenen miktar ürünü devletin görevlendirdiği kişiye teslim etmekle bitmekteydi. Bu metanın değişik tokuşuyla hayatını kazanan tüccarların ise risklerle dolu ayrı bir dünyaları vardır.

Yelken bezi üretilen Gelibolu'da eşkıyalık vakalarına nadir de olsa rastlanmaktadır. Bu vakaların bez üretimine etkileri bu tez bağlamında net olarak ortaya konamasa da üreticileri olumsuz bir şekilde etkilediği aşikârdır. Bu meyanda Gelibolu havalisinde Musli namında bir kişi, eşkıya olup babasını katlettikten sonra saygın kabul edilen birinin evine girerek bu kişinin evlat ve eşine saldırmış, yiyeceklerini gasp etmiş ve bunun üzerine nerede bulunursa bulunsun yakalanıp İstanbul'a gönderilmesi için hüküm çıkarılmıştır⁸⁶⁸.

Değişik nedenlerle meydana gelen deniz kazaları nadiren de olsa bu alanda sorun oluşturan başka bir husustur. Bir gemi battığında genellikle onun ambarındaki mallar ve güvertedeki top, çapa, zincir vb. ağır malzemeler gemiyle birlikte dibe batarken, güvertedeki hafif malzeme ile geminin ip, halat ve yelken gibi kısımları karaya vurmaktaydı. Bu tür durumlarda karaya vuranlar bölgede oturanların yağması veya bu eşyaların kaybolması riski nedeniyle hemen bölgedeki yetkililer tarafından koruma altına alınmaktaydı. Bu şekilde kazazede olan bir geminin karaya vuran veya suda yüzen parçaları toplanırken suyun dibine batanların çıkarılması profesyonel bir çalışma sürecini gerektirmekteydi. Bir gemi kazası olduğunda bölgedeki yetkililer durumu İstanbul'a haber vererek kurtarma çalışmalarının başlamasını sağlamaktaydılar. Genellikle kurtarma çalışmalarını organize etmek üzere İstanbul'dan bir görevli atanırken olayın meydana geldiği bölgenin idarecileri de çalışmalardan sorumlu tutulmaktaydı. Çalışmalar sırasında kullanılacak olan malzemeler İstanbul'dan gönderilmekte veya en ideali olayın meydana geldiği bölgeden temin edilmekteydi. Yine çalışmalar sırasında yardım etmeleri amacıyla yöre halkından iş gücü temin edilmekteydi⁸⁶⁹.

Gemi kazalarına 18. yüzyılda bazı örnekler vermek mümkündür. Bu bağlamda Karadeniz seferi dönüşünde devlet gemilerinden iki parça kancabaş, üç parça firkate ve bir parça işgampoyeden oluşan toplam altı parça gemi, 1739/1740 tarihinde Balaklava'da batmış içinden çıkarılabilen eşyalar Balaklava dizdarı Ali'ye teslim olunmuştur. Bu eşyalardan on bir gomina ve on iki yelken ile sair mühimmatın burada taliplileri arasında satılması ve elde edilen gelirin Tersane-i Amire'ye nakledilmesi için bir mübaşir görevlendirilmesine karar verilmiştir⁸⁷⁰. Başka bir tarihte 1748 tarihinde Özi'ye giderken Akkirman Boğazı'nda batan firkate ve kancabaşların mühimmatlarından

⁸⁶⁷ C.HR.74:3665:1.

⁸⁶⁸ COA.MHM.d. No. 78, s. 198.

⁸⁶⁹ Şenay Özdemir, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar, "Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Dergisi, (OTAM), S 19, Ankara, s. 368-369

⁸⁷⁰ COA.C.BH.85:4084:1.

top ve demir saçmaların İstanbul'a nakli gerçekleştirilmiş ancak yelken, tente, gomina, sütun ve serenler ise mahallinde isteyenlere satılması ve elde edilen gelirin İstanbul'a gönderilmesi kabul edilmiştir⁸⁷¹. Bu gemilerden elde edilen malzemeler otuz dört kürek, bir buçuk varil barut, on dokuz köhne alat, beş adet köhne gomina, altı adet köhne çuval, üç adet köhne demir ve altı adet köhne yelkendir⁸⁷².

Yelken bezi taşıyan gemilerin denizde batması halinde bile içindeki bezler denizde bırakılmayıp, genelde denizden çıkarılarak İstanbul'a ulaştırılmaktaydı. Bunun nedeni bu malzemenin donanma için taşıdığı önem kadar ücreti kamu kaynaklarıyla ödenmiş bir metaya sahip çıkma konusunda tebarüz eden devlet duyarlılığıdır. Bezler mümkün olduğu kadar denizden çıkarıldıktan sonra ya Tersane-i Amire'ye geri gönderilmekte ya da güneş altında kurutulup yine ihtiyaç duyulan tersanelere ulaştırılmaktaydı. Ancak bu tersanelerdeki görevlilerin zimmet iddialarına hedef olmamak için eksik teslimatı kabul etmedikleri bazen karşılaşılan bir durumdur. O zaman, devlet eksik kalan kısmı Tersane-i Amireden yelken bezi göndermek suretiyle tamamlamaktaydı. Tersane-i Amire'ye eksik teslimat yapıldığı durumlarda ise bu işe memur edilen kişiye zimmet çıkarılmaktaydı. 18 Mayıs 1793 tarihli bir belgeden anlaşıldığı kadarıyla Cezayir Ocağı'na gönderilmek üzere Gelibolu ve Boğazhisari'nden Halil isimli mübaşir ma'rifetiyle teslim alınan yedi bin top mayistra yelken bezi, Kara Süleyman isimli reisin gemisiyle İstanbul'a gelirken Bandırma Kazası'na bitişik Yenice Karyesi'nin Karaçamur denen mahallinde battığı zaman içindeki eşyaların Tersane-i Amire tarafından gönderilecek çavuş ve diğer kamu görevlileri ile çıkarılıp uygun bir gemiyle İstanbul'a gönderilmesi için bir hüküm yazılmıştır⁸⁷³. Bu son örnekte geminin içindeki bezleri alanlardan bunların geri alınması, yelken bezlerinin kurutulup ardından uygun bir gemiye yüklenip İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir⁸⁷⁴. Ancak gemide yüklü olan altı denk iki yüz kırk top bezden üç denk yüz yirmi top bez gemiden çıkarılabilmektedir. Bunlar Cezayirli Tersane-i Amire tarafından gönderildiğinde ise onlar: "*biz noksan kabul itmezüz.*" diyerek bu edayı reddetmişler bunun üzerine eksik kalan yüz yirmi top yelken bezinin Mahzen-i Sürpten verilmesi kararlaştırılmıştır⁸⁷⁵. Benzer bir olaya 25 Ocak 1796 tarihinde Biga âyanı Hacı Emirzade el-Hac Mehmet'e yazılan bir hükümde rastlamaktayız. Boğazhisari'nden rayiç bedelle satın alınan iki bin topu mayistra ve altı bin topu alborta bezi olan sekiz bin top yelken bezinin sekiz yüz topu gemiye yüklenip İstanbul'a giderken Kemer civarındaki Aksaz mevkiinde kazaya uğramış ve gemi batmıştır⁸⁷⁶. Gemideki bez, Kaptanıderya Hüseyin Paşa tarafından denizden çıkarılmış ve koruma altına alınmış ancak sekiz yüz top bezin ancak beş yüz yetmiş beş topu Tersane-i Amireye teslim edilebilmiştir. Tersane-i Amirenin, geri kalan iki yüz yirmi beş topun teslim kaydının bulunamadığını bildirmesi üzerine geri kalan iki yüz yirmi beş top bezin acil olarak Tersane-i Amireye teslim edilmesi adı geçen ayandan istenmiştir⁸⁷⁷.

6.3.8. Yelken Bezi Üretim Merkezlerine Düşmanlar Tarafından Yapılan Saldırıları

Nadiren de olsa düşman saldırılarının yaşandığı ve bunun bez temininde sorunlara yol açtığı anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda Eğriboz Adası beyine gönderilen bir hükümde gayrimüslimlere ait üç kadirganın gelerek üç yüz adamla reyanın değirmenlerine zarar verip buradaki Mukataa Emmini Salih'i esir aldığı, iki levent

⁸⁷¹ COA.C.BH.253:1171:3.

⁸⁷² COA.C.BH. 253:1171:2.

⁸⁷³ COA.AE.SSLM.III.133:8102:1.

⁸⁷⁴ COA.C.BH.235:10907:7.

⁸⁷⁵ Karaçamur olarak bilinen yer Bandırma Kazası sınırları içinde olduğu için Bandırma voyvodası tarafından güvenilir adamlar tayin edilerek iki yüz kırk top mayistra ve alborta türü yelken bezinin gemiden dışarı çıkarılarak İstanbul'a gönderilmesine karar verilmiştir. (bk. COA.C.BH.235:10907:3.)

⁸⁷⁶ Kazaya uğrayan gemiden yedi yüz top yelken bezi kurtarılmış ve bunun beş yüz yetmiş beş topu Tersane-i Amireye teslim olunmuştur. Bu miktar yelken bezi topunun dört yüz yetmiş bir topu kullanıma uygun ancak yüz üç topu ise kullanıma uygun değildir. Buna rağmen iki yüz yirmi beş top yelken bezinin Mahzen-i Sürp'te teslim kaydı bulunmamıştır. (bk. COA.C.BH.122:5943:3.)

⁸⁷⁷ COA.C.BH.122:5943:1.

kayığını ve Müslümanları esir edip mavnaları alıp gittikleri kâfir saldırısından dolayı reayadan istenen peksimet ve yelken bezinin toplanıp gönderilmesinde sorun yaşandığı bildirilmektedir⁸⁷⁸.

6.3.9. Bez Üreticilerinin İktisadi Yönden Zayıflığı

Şirket türü kurumsal yapılanmaların görülmediği 18. yüzyılda, üretim bireysel ya da ailevi ölçekte yapılmaktaydı. Bu durum ise onların ölçek olarak küçük ya da sınırlı ölçekte üretim yapmalarına neden olmaktaydı. Bez üreticilerinin üretim ölçeklerini aşan bez talepleriyle yüzleşmeleri ve bu talepleri karşılamada zorlanmaları bu yüzyılda sıkça karşılaşılan bir durumdur. Bu bağlamda Kuzey Afrika'daki Garb Ocakları'na on iki bin top yelken bezi gönderilmesi 14 Ağustos 1762'de ferman olunduğunda Boğazhisarı dokumacıları bu miktar bezi vermeye kudretlerinin yetmeyeceğini bu miktarın bir kısmının Nefs-i Gelibolu'daki dokumacılar tarafından verilmesini talep etmişlerdir⁸⁷⁹.

Yukarıda bahsedilen sebeplerle bağlantılı olarak diğer meslek mensuplarının bezci ya da iplikçi esnafının faaliyetlerine, daralan kendi pazarlarını genişletmek için müdahale etmeleri bu alanda yaşanan sorunların başka bir kısmını oluşturmaktaydı. Dokumacı esnafından rol çalan diğer esnaf mensupları, onların işini ya üslenmekte ya da işlerini yapmalarını engelleyerek kendi pazarlarını büyütme çalışmaktaydılar. Yeniçeriler gibi kapıkulu askerlerinin bu dönemde ocak kanunlarına aykırı biçimde esnaf loncalarına girmeleri ve bu alanda esnaf gibi faaliyet göstermeleri bu alanda denetim sorunlarına yol açmıştır. Yeniçerilerin 18. yüzyılda devlet yönetiminde elde etmiş oldukları etkinliği hesaba katarsak ve askerlik sıfatını muhafaza ederek esnaflık yaptıklarını düşünürsek onların bu şekilde esnaf loncalarına yerleşmelerinde ve mevcut işleyişe zarar vermelerindeki kolaylığını anlayabiliriz. Kadim esnaf düzeninin bozulmasının tek nedeni Yeniçeriler değildir şüphesiz. Başka iç ve dış nedenler de olmakla birlikte bunların bu tutumlarının esnaflık düzenindeki yozlaşmanın nedenlerinden birisini oluşturduğu açıktır.

Meslek zümrelerinin çalışma usullerini düzenleyen kanunlara riayetsizlik bu alanda şikâyetlere neden olmaktaydı. Bu bağlamda İstanbul'da tarakçı esnafı ve iplik bükücü esnafının faaliyetlerine kolancı ve diğer esnaf zümreleri müdahale etmesinler diye 1713-1714 yılında bir düzenleme yapılmıştır. Başka bir örnekte cüllah esnafı denen dokumacı taifesi, Zindankapısı'ndaki iplik bezirgânları ve iplik bükücü esnafından oluşmakta olup iktisadi yönden fakir duruma düşmüştür. Bunların görevi donanma kalyonları için erişlik ve argaçlık pamuk ipliğini üretmek olup Samatya ve Yedikule'deki dört bükücü kârhanesinde altı usta ve yirmi altı nefer halifeden müteşekkildir. Buralar Bezhane için her sene 45,464 metre beze yetecek kadar iplik imal etmektedir. Onların bu konuda padişahın istekleri 1713-1714 tarihindeki düzenin bozulmaması için yeni bir fermanın çıkarılmasıdır⁸⁸⁰.

6.4. Temin Sorunlarını Gidermek İçin Alınan Tedbirler

Temin sorunlarını gidermek için devletçe güvenlik odaklı bazı tedbirler alınmaya çalışılmıştır. Bu konuda alınan tedbirlerden birisi Tersane-i Amire tarafından istenen yelken bezi tamam oluncaya kadar pamuk ipliğinin sadece dokumacılar tarafından verilmesi ve başka kimselere satılmaması konusunda emr-i şerifler yayımlamaktır. "...muhtekir ve tüccar taifesine bir top bez fûruht ittirilmeyüb ve ideri olur ise zabitleri ma'rifetiyle te'dibleri için isim ve şöhretleri bu tarafa bildirilmek şartıyla..." ifadesi bu hususu anlatmaktadır⁸⁸¹. Bu emr-i şeriflerin muhatabı kadı, mübaşir, naib, kapı kethüdarları, âyan-ı vilayet ve iş erleri ile yeniçeri serdarları gibi kamu görevlileri olabileceği gibi memur hiyerarşisinin dışında yer alan tüccar, esnaf veya sıradan reaya

⁸⁷⁸ COA.MHM.d. No.10, s. 79.

⁸⁷⁹ Gelibolu'daki bez dokuyucuları bunu Boğazhisarları'nda yaşayan bez üreticilerinin kendilerine olan düşmanlığına yorumlamışlardır. (bk. COA.C.BH.11:528:1.)

⁸⁸⁰ COA. BLD. 23: 1115: 1.

⁸⁸¹ COA.C.İKTS.12:567:3.

da olabilirdi. 1734/1735'de Boğazhisarı ve havalisinde görev yapan kadılar, kethüda yerleri, Yeniçeri serdarları ve âyan-ı vilayete gönderilen emr-i şerifte ise şunlara dikkat edilmesi istenmekteydi⁸⁸²:

1. Emr-i şerif vardığında asla gecikme ve erteleme olmadan gereğinin yapılması,
2. Şartları önceden belirtildiği gibi satın alınacak bezlerin ücreti sahiplerine nakden ve peşinen ödendikten sonra miktarı belli yelken bezini gayet sağlam ve tam ağırlıkta olmak şartıyla satın alınması,
3. Satın alınan bezleri İstanbul'a nakil ve Tersane-i Amire'ye teslim ettirmeye dikkat ve ihtimam göstermeleri,
4. Miktarı belirli bez tamamen satın alınmadıkça karaborsacı ya da tüccar taifesine bir top bez sattırılmaması,
5. Satanı olursa bunların zabitleri marifetiyle cezalandırılmaları ve yola getirilmeleri için isim ve resimleriyle İstanbul'a arz ve ilam edilmeleri,
6. Bunları yaparken kamu görevlileri olarak bir ferdin bir akçe hakkını gasp etmemeleri,
7. Ferman-ı şerife aykırı hareket etmekten kaçınmaları.

Sonraki tarihlerde çıkarılan fermanlarda da aynı hususlar tekrarlanmaktaydı. 1775/1776 tarihinde⁸⁸³, yazılan bir fermanla kamu görevlileri için şu hususlara dikkat etmeleri istenmekteydi:

1. Kendilerine gönderilen emri, diğer hususlarla bir tutmayıp, emr-i şerif kendilerine ulaşır ulaşmaz harekete geçerek zikr olunan miktarda bezi Gelibolu esnafının dükkân ve mahzenlerinden tedarik ederek mübaşire teslim etmeleri,
2. Bez toplama işinin yapılmasını emreden emr-i şerife aykırı hareket eden kamu görevlilerinin bunu anlatmaya bir türlü cevap vermeye güçlerinin yetmeyeceğinden hepsinin bu durumdan sorumlu tutulacağını kesin olarak bilmeleri,
3. Bez toplama işi ortaya çıktığında kamu görevlilerinin ısrarla işlerini yapmaya gayret ederek işin yapılmasına dikkat ve özen göstermeleri istenmiştir.

Kamu görevlilerine soyut tembih ve ikaz, bez üreticilerine ise somut ceza tehditlerinin yer aldığı belgelerde dikkat çekici olan husus işin yapılmasına memur edilen kamu görevlilerine zincirleme sorumluluk esasını getirilirken bunların dışındaki kişilere bireysel sorumluluk esasının benimsenmiş olmasıdır. Kadı dâhil iş erleri, yeniçeri serdarları ve kapı kethüdaları işin belirtilen şekilde yapılmasından kollektif biçimde topyekün olarak sorumlu tutulmaktadır. Devlet, bez toplama işinin yapılmamasından dolayı bu görevlilerden birine, ikisine ya da hepsine birden cezai sorumluluk yükleyip dilediği zaman başvurabilme hakkına sahiptir. Bu uygulamanın kamu görevlileri arasındaki hiyerarşiyi güçlendirerek onların tek bir vücut gibi hareket etmesini sağlayacağı açıktır. Dikkat çeken ikinci husus ise bu işe memur edilen kamu görevlilerinin merkezi yönetim tarafından aşırı yetkiyle güçlendirilmiş olmasıdır. Öyle ki bu görevlilerin emr-i şerife dayanarak ve takdir yetkilerini kullanarak kendilerine direnen bez üreticilerini isim ve resimleriyle yazarak cezalandırılmaları için İstanbul'a gönderme yetkileri vardır. Kamu görevlileri arasındaki dikey hiyerarşiye paralel şekilde bunlar ile bez üreticileri arasında yatay yönde ama gayri resmi bir hiyerarşi ilişkisi oluşturulmuş gibidir. Bunun sebebi hem yelken bezinin teminini kolaylaştırmak hem de temin sisteminin işleyişini hızlandırmaktır. Bu husus yelken bezinin devletin savunma ve güvenlik hizmetleri için arz ettiği önemle ilgilidir.

Yelken bezi temini için görevlendirilen kamu görevlilerine muhalefet eden bez üreticilerine cezai bir yaptırım olarak daha çok müsadere, küreğe konma ve kalebendlik cezası uygulanmaktaydı. Başka suçlara uygulanan sürgün, meslekten tard, hapis, müsadere vs. varsa bile bu tez bağlamında rastlanılmamıştır. 1718/1719'da İstanbul dışından gemisiyle İstanbul'a bez getirmekle görevlendirilen bir kaptan bu görevine

⁸⁸² COA.MAD.d. No. 10332, s. 47.

⁸⁸³ Bahse konu ferman, Cezayir-i Garb Ocağı tarafına ihsan olunan on iki bin top Boğaz bezinin her bir topunun ağırlığı sekiz yüz dirhem olmak üzere altı bin top alborta ve her bir topunun ağırlığı altı yüz dirhem olmak üzere altı bin top mayistra yelken bezinin imal edilmesi bağlamında Gelibolu kadısına ve Gelibolu ayanı Kalyoncuzade Mustafa'ya hitaben çıkarılmıştır. (bk. COA.MAD.d. No. 10395, s. 65.)

gitmediği için küreğe konmuş ve gemisindeki mühimmat devlet için müsadere edilmiştir⁸⁸⁴. Başka bir tarihte ise 1722/1723'te Sultanhisarı sakinlerinden Hacı Abdioğlu ve Molla Hadi isimli kişiler fermanla tahsili emredilen bezi toplamaya memur edilen mübaşire direnecek olurlarsa Boğazhisarı Kalesi'ne kalabend⁸⁸⁵ emredilmiştir⁸⁸⁶.

Kaçakçılıkla mücadele etmek devletin aldığı diğer bir tedbirdir. Kaçakçılığın yoğunlaştığı Batı Anadolu'daki ekonomik ve sosyal ağ, dahası Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik ve siyasi koşullar ile artan nüfus, esasında devletin bu konudaki başarı olasılığını azaltmaktaydı. Eşkıya hareketleri de üreticiyi mağdur ettiği için artan eşkıyalık olaylarına karşı halka silahlanarak kendini savunma hakkının verilmesi eşkıyalığı önlemediği gibi devlet otoritesini daha da zayıflatarak kaçakçılık olaylarının artışına neden olmuştur. Resmi Osmanlı politikası ile pazar koşullarının dikte ettiği gerçekler arasındaki ayrışma yıllar boyunca artınca üretici dâhil memurlar, tüccarlar ve yerel görevlilerin İstanbul'dan gelen resmi emirlere yabancılaşmaya başlamışlardır⁸⁸⁷.

Devletçe belirlenen üretim standartlarına uygun olmayan bezleri dokuyan dokumacı esnafının isim ve şöhretlerinin İstanbul'a arz edilmesine dair kadı, gümrük emini ve mübaşire hitaben hükümler yazmak diğer bir tedbirdir⁸⁸⁸. 1780/1781'de Soma ve havalisinden 8,545 kilogram pamuk ipliği satın almaya mübaşir gönderildiğinde aradan bir yıl geçmesine rağmen istenen iplik bezcibaşıya ulaşmayınca devletin bu yüzden uğradığı zararın mübaşirden tahsiline karar verilmiştir⁸⁸⁹. Bu tedbirler görüldüğü üzere alınan tedbirler ekonomik ve mali değil polisiye güvenlik tedbirleriydi. Devlet bu şekilde hareket edenlerin davranışlarını bir asayiş ve güvenlik meselesi olarak görmüş, sorunu yanlış teşhis edince tedaviyi de yanlış uygulamıştır.

Yelken bezi satın almaya gönderilmiş mübaşir, şayet vakti geldiğinde kendisinden istenen miktarda bezi teslim etmez ya da eksik teslim ederse eksik kalan bezin pahası kadar ücret için mübaşirin mal ve eşyasına el konulurdu. Bunun uygulandığına dair tez bağlamında bir örneğe rastlanılamasa da hükümlerde bu tehditin varlığı en azından bu usulün tehdit düzeyinde bile olsa kullanıldığını göstermektedir. 1784/1785 tarihinde Boğazhisarları'na bez satın almak için gönderilen mübaşir Seyyid Ali'ye bezleri eksik teslim ettiği için zimmetinde kalan üç bin dört yüz kırk yedi top bezi için bunları hemen teslim etmezse cezalandırılmaya başlanacağı ve o miktar bez için mal ve eşyasına el konarak uğranılan zararın karşılanacağı ayrıca yerine başka bir mübaşir tayin edileceği hatırlatılmıştır⁸⁹⁰.

Devlet bu alandaki çöküşü, Avrupa'nın yelken çağından çıkıp buhar çağına girdiği 19.yüzyılda kabul etmek zorunda kalmıştır. Devlet, 19. yüzyılda bu sektörde üretimi arttırmak amacıyla gümrük muafiyeti dâhil bazı teşvikler uygulamıştır. Gelibolu bu teşviklerin en iyi gözlemlendiği yerdir. Burada yelken bezi üretimi öyle düşmüştür ki bez üretimini arttırmak için 24 Ocak 1864'te bez üretimi on sene müddetle gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Ancak bu süre bitince yeniden vergi alınmaya başlanınca bez üreticileri önce Gelibolu Sancağı İdare Meclisi'ne ardından da Edirne İl İdare Meclisi'ne başvurarak eski durumun sürdürülmesini istemişlerdir. Edirne İl Genel Meclisi'nin 8 Nisan 1873 tarihli yazısına göre Gelibolu'da otuz beş sene önce iki yüze yakın çuha dükkânı olup bunların ürettiği yelken bezini Tersane-i Amire satın almaktadır. Sonra dış pazarlardan gelen Malta bezi rağbet görmüş ve Gelibolu'daki yerli ve milli yelken bezi revaçtan düşmüştür. Bez dokuyarak hayatını kazanan dört yüz beş yüz kişilik nüfus ortadan kaybolmuştur. Edirne Vilayet Meclisi'nin yazılarında amacın yelken bezine rağbeti arttırmak olduğu, muafiyet uygulamasından olumlu sonuç alındığı, muafiyetin kalkması halinde külfetin artacağı, beze rağbetin kesileceği ve

⁸⁸⁴ COA.MAD.d. No. 10309, s. 53.

⁸⁸⁵ Bir kale içinde yaşamaya hüküm giymiş kimsedir. (bk. Develioğlu, *age.*, s.483.)

⁸⁸⁶ COA.MAD.d. No. 10313, s. 45.

⁸⁸⁷ Goffman, *age.*, s. 48.

⁸⁸⁸ COA.C.BH.135:6542:1.

⁸⁸⁹ COA.C.BH.254:11742:1.

⁸⁹⁰ COA.AE.SABH.I.38:2830:1.

yeniden çöküşün başlayacağı bildirilmiştir⁸⁹¹. Edirne İl İdare Meclisi, Gelibolu'daki bez üreticilerinin talebini Dâhiliye Nezareti'ne gönderdikten sonra bu öneri ilgili nezaretçe kabul edilmiştir. Dâhiliye Nezareti'nden Rüsümat Emaneti'ne yazılan yazıda bez taşıyan gemilerden ve tüccarlardan yeniden gümrük vergisi alınmasının nizama aykırı olduğu bildirilmekteydi⁸⁹². Rüsümat Emaneti bunu Gelibolu Rüsümat Müdürlüğü'ne sordurmuş ve burası mevcut durumu doğrulamıştır⁸⁹³.

Dâhiliye Nezareti'nin aldığı karara göre, Osmanlı sınırları dışına gidecek yelken bezleri hariç olmak üzere Gelibolu'daki üreticilerden gümrük resmi kaldırılmış, ayrıca yelken bezine ilave olarak pamuk, harir, keşan ile bunlardan üretilen ürünler, buğday, arpa, kokoroz (darı), kereste ve keresteden mamul ürünlerden de on sene daha iskeleler arasındaki nakliyattan kaynaklanan gümrük vergisi kaldırılmıştır⁸⁹⁴.

⁸⁹¹ Gelibolu Sancağı İdare Meclisinden, 22 Eylül 1883 tarihinde gönderilen mazbata suretinde Gelibolu Kasabası'nda imal olunan yelken bezlerinin halk nezdinde daha makbul olması ve kalitesinin geliştirilmesine hizmet etmesi amacıyla ülke içinde ve ülke dışında kullanımı ya da ihracı süresince on sene müddetle gümrük vergisinden muaf tutulmasının isabetli olacağı bildirilmektedir. (bk. COA.ŞD.574:20:11.)

⁸⁹² COA.ŞD.574:20:3.

⁸⁹³ Ahmet Arif tarafından yazılan bir arzda ülkenin bir iskelesinden diğer iskelesine eşyaların nakledilmesinden dolayı alınmakta olan gümrük vergisinin yüzde sekiz olduğu bildirilmektedir. Yelken bezinden de bu oranda gümrük vergisi alınmaktadır. (bk. COA.ŞD.574:20:7.)

⁸⁹⁴ Ticaret Nezaretine yazılan ve Gelibolu'da üretilmekte olan yelken bezlerinin ülke içinde ve dışında kullanımında ve ihracatında on sene müddetle gümrük vergisinin alınmaması için gerekli koşulların mevcut bulunduğu dair 10 Ekim 1883 tarihli arz için bk. COA.ŞD.574:20:5.

SONUÇ

Türkler, vatan tutmak için geldikleri Anadolu'da daha 11. yüzyıldan itibaren denizlerin önemini farketmişler ve hızlı bir şekilde denizcilik faaliyetlerine yönelmişlerdir. Bu doğrultuda Çaka Bey, İzmir'de ilk Türk donanmasını kurmuş, Anadolu Selçuklu Devleti, bu atılımı daha ileri noktalara taşımış, Anadolu Selçuklu sultanları, Antalya, Sinop ve Alaiye gibi denizcilik açısından önemli şehirleri fethetmişler ve Sultan I. Alaaddin Keykubat döneminde Karadeniz'in kuzeyinde yer alan Suğdak şehrini fethederek deniz aşırı ilk deniz seferini düzenlemişlerdir. 13. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu Selçuklu Devlet'nin zayıflaması üzerine ortaya çıkan Aydınoğulları, Menteşeoğulları, Karesioğulları ve Pervaneoğulları gibi beylikler, miras aldıkları denizcilik faaliyetlerini Akdeniz, Adalar Denizi ve Karadeniz'de sürdürmeye devam etmişlerdir. Osmanlı Devleti, işte bu denizci geleneğin oluşmuş olduğu bir coğrafyada kurulup gelişmiştir. Osmanlılar hem kendilerinden önceki Türk devlet ve beyliklerinin denizcilik geleneklerini hem de Türk olmayan Bizans, Venedik ve Ceneviz gibi devletlerin denizcilik geleneklerini kendi ihtiyaçlarına göre sentezleyerek kendilerine özgü bir donanma yapısı inşa etmişlerdir.

Osmanlı donanması, Yıldırım Bayezid döneminde Gelibolu'da kendi tersanesine sahip olmuş, Çelebi Mehmet döneminde Venediklilerle ilk büyük deniz savaşını yapmış, Fatih Sultan Mehmet döneminde ise deniz aşırı seferler yapabilecek imkân ve kabiliyete kavuşmuştur. Bu donanma çağın ihtiyaçlarına uygun olarak II. Bayezid döneminde yeniden yapılandırılmış, Kanuni Sultan Süleyman döneminde ise gücünün doruk noktasına çıkmıştır. Osmanlı donanması, olması gerektiği biçimde normal bir donanmanın yapması gereken bütün görevleri kuruluş ve yükselme dönemlerinde fazlasıyla yerine getirmiş, Venedik donanması gibi kendisinden daha eski bir donanmaya karşı bile başarıyla mücadele etmiştir. Osmanlı donanması daha ilk kuruluşundan itibaren kara ordusunun ikmal ve naklinde, ülke denizleri, gölleri ve akarsularının korunmasında, düşman donanmalarının mağlup edilmesi ve denize komuşu şehir ve kalelerin fethinde aktif görevler ifa etmiştir. Bu itibarla devletin büyüyüp genişlemesindeki rolü tartışmasızdır. 1571 İnebahtı yenilgisi sonucunda Osmanlı donanması çok sayıda yetişmiş denizcisini ve savaş gemisini kaybetmiş, kaybettiği gemileri altı ay gibi kısa bir sürede yeniden inşa etmesine rağmen yetişmiş denizcilerin kaybını telafi edememiştir. 17. yüzyılda Girit Savaşları (1645-1669) Osmanlı donanmasının Venedikliler karşısındaki zayıflığını ortaya koyunca devlet bürokrasisi yeni kalyonların inşası için harekete geçmiştir. 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi'nin kabulüyle bu geçiş işlemi hızlanmıştır. Bu husus denizcilik alanındaki gelişmeleri geç de olsa fark eden ama bu değişime direnmek yerine pragmatist bir zihniyetle değişime ayak uydurmak için de çaba sarf eden bir devlet aklına işaret etmesi açısından önemlidir.

Akdeniz'de Osmanlı donanmasına rakip Avrupalı donanmalar, 18. yüzyıl boyunca faaliyet göstermişlerdir. Bu yüzyılda Akdeniz'de varlık gösteren donanmalar İniliz, Fransız, Hollanda, Venedik ve İspanyol donanmalarıdır. Bu donanmalar ülkelerinin siyasi ve ticari çıkarlarını korumak için bazen birbiri ile dostane hareket ederken bazen de birbirine karşı hasmane tavır takınmışlardır. Akdeniz'de faaliyet gösteren Osmanlı ve Venedik donanmaları, Kuzey Avrupa donanmaları olan İngiliz ve Hollanda donanmaları karşısında iç deniz koşullarına göre tasarladıkları için yapısal olarak daha zayıftırlar. İspanyol ve Fransız donanmaları da okyanus ötesi donanma vasıflarına sahip olduğu için Osmanlı ve Venedik donanmalarından daha avantajlı bir konuma sahiptir. Üstelik adı geçen donanmalar, kendi anavatanları dışında deniz aşırı sömürge topraklarından kereste, urgan, yelken bezi, katran vs. malzemeleri temin etme noktasında daha şanslıdırlar. 18. yüzyılın sonlarına doğru İngiliz donanması, rakipleri olan Hollanda, Fransa ve İspanya donanmalarını yenerek Akdeniz'in en etkin donanması halini almıştır. Osmanlı donanması ise 1770 Çeşme Baskını'na kadar Akdeniz'de etkili olan donanmalardan birisi olma vasfını korumayı başarmıştır.

Yelkenin ana ham maddesi pamuktur. Her ne kadar ketenden de yararlanılsa bile en fazla pamuktan mamul yelken bezleri kullanılmıştır. Pamuğun en fazla yetişmiş olduğu yerlerin başında ise Aydın, Manisa, Turgutlu, İzmir gibi Batı Anadolu şehirleri

ile Serez, Teselya, Yanya ve Doğu Trakya gibi Balkanlardaki yerleşim yerleri gelmektedir. Pamuk tüccarlar vasıtasıyla pamuk bezi dokuyan esnafın yaşamış olduğu şehirlerin pazarına gelmekte, buradan esnaf ya da bez dokumacıları tarafından satın alınmakta, daha sonra iplik haline getirilmekte ve tezgâhlarda dokunarak beze dönüşmektedir. Pamuğun yaygın bir şekilde yetişmekte oluşunun nedeni, hem bu ürünün iklim koşullarının uygunluğu dolayısıyla Anadolu'da yetişmesinin mümkün oluşu hem de bu ürüne karşı gerek ülke içinde mevcut olan iç talebin gerekse de Avrupa ülkelerinden gelen dış talebin yüksek olmasıdır. Eski dönemlerden beri pamuklu ürünlerin ticareti Anadolu ve Avrupa ülkeleri arasında yapılagelmiş ve bu canlı ticaret Anadolu'da pamuk işlemeciliğini geliştirmiştir. Bu durum Osmanlı donanmasını yelken bezi temininde dışa bağımlı olmaktan kurtarmıştır.

Osmanlı donanmasının nitelikli gemilerinin temel malzemelerinden birisi olması nedeniyle, yelken bezi temini 18. yüzyılda devletçe üzerinde önemle durulan bir konu olmuştur. Bu yüzden bu işle görevli memurları, bez üreticilerini, reayayı ve kamu görevlilerini ilgilendiren birçok ferman çıkarılmıştır. Bu fermanlarla konunun taraflarına yönelik bir takım emirler ve yasaklar getirilmiştir. Önceki yüzyıllardan farklı olarak bu yüzyılda kurumsallaşmaya gidilerek Bezhanenin açılması bu konuya devletin verdiği önemi göstermektedir. Burada uzun süre yelken bezi üretimi gerçekleştirilmiş ve donanmanın yelken bezi ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır.

Yelken bezi temininde, önceki yüzyıllardan süregelen sebeplerin de etkisiyle sorunlar hiç de eksik olmamış ve mevcut sorunlar çoğalma eğilimine girmiştir. 18. yüzyılda yelken bezi temininde yaşanan sorunların büyümesinde ise kontrol edilmeyen piyasa koşullarının yanında bu dönemin başlarında kalyon teknolojisine geçilmesi de önemli rol oynamıştır. Kalyonların ancak yelkenle hareket etmesi, bir yandan bu alanda büyük bir yelken bezi talebini getirmiş diğer yandan ise devletin hem üretim teknolojisi hem de uzman iş gücü alanında yeniden organize olmasını gerektirmiştir. Lakin Avrupa kalyon teknolojisine yüzyıllar önce geçmiş olduğu için bu alanda yeniden yapılanmasını tamamlarken Osmanlı Devleti, kalyon teknolojisinin gerektirdiği yeni duruma uyum sağlamakta zorlanmıştır. Bezhanenin kurulması, yeni kalyonların inşası ve kalyonlarla elde edilen birçok başarıya rağmen yaşanan sorunlar, devletin bu alandaki değişime pek de hazırlıklı olmadığı gerçeğini akla getirmektedir.

Yelken bezinin temini meselesinde avarız yükümlüsü olan üretici açısından konuya bakıldığında ise üreticinin akılcı düşünen her insan gibi kendi çıkarını önceleyen bir yaklaşım içerisinde kendisinden talep edilen miktar ve ölçülerde bezi devletin kamu görevlilerine teslim etmeye çalıştığı görülmektedir. Kendisinden talep edilen bezi dokuyarak vermek ama en azından zarar etmeden bunu yapmak onun temel önceliği olmuştur. Devletçe ödenen iplik ve dokuma ücretleri onun üretim masraflarını karşıladığı ölçüde ciddi bir sorun olmadan sistem işlemiştir. Ancak paranın değerinde yaşanan öngörülemez hızlı değişimler, akçenin satın alma gücünün düşmesi, yüksek enflasyon, istifçilik ve karaborsacılık koşullarında sistem iyi çalışamaz hale gelmiş ve verimlilikten uzaklaşarak hantallaşmıştır. Üretici, devletçe kendisine ödenen ücretlerin masraflarını dahi karşılamadığını gördüğünde sıkı denetim koşullarında piyasaya satış yaparak zararını telafi etme imkanı kalmadığını gördüğünde, yelken bezinin kalitesini düşürerek ya da eksik miktarda bezi teslim ederek tepki göstermiştir. Denetimin zayıf olduğu yerlerde ise Avrupalı tüccarlara ya da elindeki beze daha yüksek ücret teklif eden yerli tüccarlara bezini satmaya yönelmiştir. Bu durum ise donanmanın sefer öncesi donatılmasında sorunlara ve dolayısıyla da devletle reaya arasında donanmanın ihtiyaçlarının karşılanması konusunda yeni anlaşmazlıklara yol açmıştır.

Devlet açısından konuya bakıldığında ise askeri endişeler nedeniyle güvenlik kaygısının daha ağır bastığı görülmektedir. Devlet, kendisinden beklenen iç ve dış güvenliği sağlamak için donanmada ihtiyaç duyduğu yelken bezinin fermanlarla belirlenen koşullarda eksiksiz ve sorunsuz biçimde temin edilmesine odaklanmıştır. Otoriter ve buyurgan bir yaklaşımla bu konuda sorun istemeyen bir yaklaşım içindedir. Lakin varlık ideolojisini oluşturan adalet, onun bu alanda ortaya çıkan sorunlara kayıtsız kalmasını da engellemiştir. Gerek mübaşirlere gerek sahada görev yapan kadı, kapı kethüdası ve yeniçeri serdarlarına gönderilen emir ve fermanlarda reyanın haksızlığa

uğramaması, ücretlerin zamanında ve eksiksiz ödenmesi ve insanların rencide edilmemesi konusunda sürekli hatırlatmalar yapılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde gerek kürekli gemiler döneminde ve gerekse yelkenli gemiler döneminde mevcudiyetini uzun yüzyıllar sürdüren yelken bezi temin sistemi, içinde aksayan, sorun barındıran ya da büyük masraflara yol açan unsurlar barındırmasına rağmen yine de donanma gemilerinin ihtiyacı olan yelken bezini onlara sağlamıştır. İktisadi konjoktüre bağlı olarak bezin kalitesinde düşüşler olsa bile bu durum asla gemilerin yelken bezinden tamamen mahrum kalmasına yol açacak kadar büyük güvenlik riskleri doğurmamıştır. Yıpranan, aşınan ve kullanılamaz hale gelen bezler, iyi kötü işleyen bir sistem içinde çok geçmeden yenileriyle değiştirilmiştir. Bütün veriler göz önüne alındığında yer yer tıkanan ya da aksayan ama sürekli biçimde yelken bezinin toplanıp depolanmasını sağlayan canlı bir sistemle karşılaşılır.

Yelken bezi temininde tersane emini, bezcibaşı, mübaşir, kadı ve il erleri gibi merkezi ve yerel kamu görevlileri yanında Mahezen-i Sürb ve Bezhane gibi resmi kurumlar süreç içerisinde yer almaktadır. Bunların görevleri fermanlarla tanımlanmış, çalışma usulleri belirlenmiş, cezalardan oluşan bir yaptırımlar silsilesiyle görev sahaları ayrıntılı biçimde tayin edilmiştir. Ayrıca kamu görevlileri arasında ast-üst ilişkisine dayanan bir hiyerarşi ilişkisi tesis edilmiştir. Konuyla ilgili bütün kamu görevlilerinin ve bez üreten reayanın sorumlu olduğu işi devletin de sahibi olan padişaktır. Bu itibarla Osmanlı Devleti, yelken bezi temininde son derece merkeziyetçi bir sistem benimsemiştir. Merkezin öncelikleri ve tehdit algılamaları bütün devleti kapsayan bir bütünlük içinde, bez temin sisteminin gizli anayasası olmuştur. Bu merkeziyetçi yapı, bütün hantallaşma eğilimlerine rağmen yelken bezi temin sisteminin 18. yüzyıl boyunca devamını mümkün kılmış hatta bir yüzyıl sonraki buharlı gemiler çağına kadar sürmesine imkân sağlamıştır. Her şeyin merkezden belirlendiği bu sistemde özel teşebbüsün ya da tüccarın rolü son derece sınırlı olup bütün temin süreçlerinde meseleye koyu bir devletçilik hâkimdir.

Osmanlı Devleti ile 18. yüzyılda çağdaş olan İngiltere, Fransa, Hollanda ve İspanya gibi Avrupa devletleri, donanmaları için ihtiyaç duydukları yelken bezini genelde serbest piyasadan satın almak suretiyle karşılamışlardır. Bu itibarla fiyatlar, ürün kalitesi ve ürünün miktarı gibi konularda piyasa koşullarına fazla bağımlı kalmışlardır. Ancak yelken bezi temin hinterlandları geniş olduğu için bu alanda karşılaştıkları sorunları bir şekilde aşmayı başarmışlardır. Buna karşılık, Osmanlı Devleti yelken bezini kendi iç kaynaklarıyla ve ocaklık usulüyle karşılamaya yönelmiştir. Avarız veya tekâlif benzeri vergilerden muafiyet karşılığında bez dokuyan esnaf ve bez üreticileri, onun asıl bez temin ettiği kişiler olmuştur. Ayrıca devlet, 18. yüzyılda açtığı Bezhane ile bez üretiminde istikrarı garanti altına almaya çalışmıştır. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin yelken bezi temininde benimsediği sistem tamamen kendine özgün bir sistemdir. Bu sistem onun kendi ihtiyaçlarından doğmuş olup taklit ya da özentî ürünü bir sistem değildir.

Avrupa'da üretilen yelken bezlerinin özelliklerini, temin mekanizmasını, fiyat düzeyini, üreticilerin kapasitesini, arz-talep dengesini konu alan ayrıntılı çalışmalar arttığında bu konu daha anlaşılır hale gelecektir. Yine yıllara göre Osmanlı Devleti'nde görülen fiyat hareketleri ve paranın değer kaybetmesi ile bunun üretim maliyetlerine yansımalarını konu alan araştırma eserler literatürde daha fazla yer tuttuğunda, bu konuyla ilgili daha az karanlık nokta kalacaktır. Lakin yelken bezi dâhil, diğer donanma malzemelerinin temin mekanizması bütün yönleriyle açıklığa kavuşturulmadan Osmanlı donanmasının yeterince anlaşılamayacağı izahtan varestedir.

KAYNAKÇA

CUMHURBAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ (COA)

1- Ali Emiri Tasnifi (AE.)

Sultan Selim III.	: 133.8102, 332.19265.
Sultan Ahmet III	: 97.9623, 114.11236,
Sultan Abdülhamit I	: 34.2406, 38.2830, 118.7971, 178.11835, 248.16583, 348.24324.
Sultan Mahmut I	: 240.19346, 230.18384, 172.13164.
Sultan Mahmut II	: 66.4752.
Sultan Osman III.	: 46.3272.
Sultan Mustafa III	: 79.5832.

2- Maliyeden Müdevver Defterler (MAD. d)

381.9, 1085.6, 1085.15, 1154.34, 1375.76, 1380, 1767.59, 1915, 2485.57, 2485.66, 2485.70, 2485.79, 2756.46, 2756.53, 2864.56, 2864.57, 2833, 2850, 2864.55, 2864.56, 2895, 3014.83, 3133.47, 3141.22, 3165.52, 3165.53, 3165.61, 3168.87, 3254.109, 3262.17, 3262.22, 3365.112, 3365.114, 3365.115, 3365.131, 3365.139, 3389.54, 3435.58, 3864.59, 3918.58, 3925.34, 3925.36, 4005.32, 4005.36, 4005.45, 4005.51, 4122.59, 4122.75, 4375.77, 4375.79, 4380.32, 4380.33, 4380.41, 4629.91, 4629.94, 4629.95, 4629.101, 4633.18, 4875.28, 4875.25, 4876.12, 4923.131, 5034.2, 5361.43, 5362.32, 5362.35, 5456.39, 5456.44, 7408, 7915.53, 7915.106, 9970.181, 9989.10, 9989.37, 10177.14, 10309.47, 10309.53, 10313.45, 10321.56, 10321.63, 10323.48, 10329.49, 10329.52, 10326.55, 10326.56, 10329.58, 10332.47, 10332.53, 10332.57, 10336.50, 10336.54, 10336.56, 10338.47, 10338.53, 10338.58, 10344.46, 10344.51, 10344.52, 10345.52, 10346.26, 10350.61, 10352.53, 10354.45, 10357.40, 10357.49, 10357.54, 10357.55, 10364.26, 10364.64, 10364.73, 10365.40, 10365.49, 10368.32, 10378.36, 10378.42, 10388.71, 10388.69, 10388.71, 10388.73, 10390.72, 10390.79, 10391.81, 10391.85, 10391.86, 10392.43, 10392.49, 10392.51, 10392.53, 10395.58, 10395.59, 10395.65, 10396.69, 10396.72, 10398.73, 10398.76, 10398.82, 10398.84, 10398.88, 10402.88, 10404.65, 10405, 10407.122, 10410.74, 10410.80, 10412.95, 10412.97, 10412.101, 10412.102, 10412.103, 10413.114, 10413.119, 10413.125, 10422.57, 10422.58, 10422.61, 10422.64, 10422.75, 10424.56, 10424.79, 10424.80, 10424.88, 10425.59, 10427.64, 10427.66, 10427.81, 10429, 10434.189, 104.50, 10451, 33141.20.

3- Muallim Cevdet Tasnifi (C.)

Adliye (C. ADL.) : 16.981.

Askeriye (C. AS.) : 215.9179, 394.16249, 395.16299, 543.22748, 555.233, 610.25717, 681.28614, 881.37862, 963.41906, 991.433, 996.43544, 1034.45387, 10668.47015, 610850.

Bahriye (C. BH) : 4.175, 4.155, 7.318, 8.366, 9.445, 9.446, 11.528, 13.603, 22.1039, 22.1056, 30.1407, 32.1508, 34.1604, 35.1681, 35.1685, 37.1779, 38.1816, 48.2289, 50.2398, 51.2411, 52.2452, 60.2819, 73.3484, 82.3914, 85.4084, 104.5034, 104.5039, 114.5512, 120, 122.5943, 123.5977, 126.10515, 127.6167, 131.6330, 135.6542, 154.7313, 163.7707, 166.7825, 170.8016, 175.8254, 183.8608, 184.8659, 185.87, 188.8838, 194.9125, 199.9310, 203.9476, 203.9499, 206.9650, 207.9661, 209.9789, 213.9958, 217.10122, 220.10241, 226, 231.10741, 233.10845, 234.10849, 234.10852, 235.10907, 244.1133, 249.11548, 253.1171, 254.11745, 255.11791, 263.12139, 264.12178, 269.12404, 271.12512, 274.12616, 276.12732, 334.13847, 549.22594, 991.433.

Darphane (C. DRB.) : 18.886,27.1349.

Hariciye (C. HR.) : 74.3665,

İktisat (C. İKTS.) : 4.191, 5.225, 12.567, 12.568, 24.1186, 27.1313, 40.1973, 44.2162.

Maliye(C. ML.) : 16.712, 18.848, 23.1070, 27.1256, 35.1572, 73.3358, 109.4846, 146.6166, 188.7822, 263.10782, 265.10858, 269.11006, 275.29674, 344.14189, 364.14926, 393.16075, 479.19506, 479.19542, 582.23904, 622.25626, 666.27259, 667.27310, 725.29674, 747.30442, 768.31340.

Evkaf (C.EV.) : 411.20810.

4- Mühimme Defterleri (MD.)

3.115, 3.140, 5.163, 5.210, 5.264, 10.6, 10.62, 10.79, 10.109, 10.131, 10.134, 16.1, 16.130, 18.40, 18.44, 18.45, 21.11, 23.26, 23.41, 23.49, 23.172, 24.28, 27.161, 36.102, 39.16, 39.93, 39.97, 39.173, 46.46, 47.84, 61.11, 61.51, 71.78, 71.120, 74.58, 78.198, 80, 81.116, 82.58, 87.68, 88.16, 93.80, 94.8, 101.3, 103.11, 103.40, 103.45, 108.49, 111, 114.1, 114.41, 212, 247.499, 251.16.

5-Diğer

İbnü'l-Emin Hatt-ı Hümayûn (İE. HAT.): 581.28521, 1332.51932.

İbnü'l-Emin Bahriye (İE. BH.): 6.538, 12.1117.

Şûrâ-yı Devlet Defterleri (ŞD. d): 574.20, 1908.

Topkapı Sarayı(TS.MA.E) :951.56.

KAYNAK ESERLER

- DEFTERDAR SARI MEHMET PAŞA, 1995, Zübde-i Vekayiat, Tahlil ve Metin, 1066-1116/1656-1704, haz. : Abdülkadir Özcan, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 907s.
- EVLİYÂ ÇELEBİ, 2000, Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi, haz. : Yücel Dağlı - Seyit Ali Kahraman, IV. Kitap, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 462s.
- İZZİ SÜLEYMAN EFENDİ, 2019, İzzi Tarihi (Osmanlı Tarihi 1157-1165/1744-1752), haz. : Ziya Yılmaz, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1282s.
- KÂTİP ÇELEBİ, 1980, Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar, (haz. : Orhan Şaik Gökyay), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 410s.
- KOCA SEKBANBAŞI, 1974, Koca Sekbanbaşı Risalesi, Baskıya haz. : Abdullah Uçman, Tercüman 1001 Temel Eser 7, İstanbul, 208s.
- KOÇI BEY, 1985, Koçi Bey Risalesi, Sad: Zuhuri Danışman, Kültür ve Turizm Yayınları, Ankara, 168s.
- MUSTAFA NURİ PAŞA, 1987, "Netayicü'l-Vukuat", Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi, Sad: Neşet Çağatay, C I-II. , 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 722s.
- MÜNECCİMBAŞI AHMET DEDE, Tarihsiz Baskı, Müneccimbaşı Tarihi, haz. : İsmail Erünsal, C 2, Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 363s.
- NAİMA MUSTAFA EFENDİ, 1967, Naima Tarihi, haz. : Zuhuri Danışman, Bahar Matbaası, İstanbul, 2976s.
- RAŞİD MEHMET EFENDİ-ÇELEBİZADE İSMAİL ASİM EFENDİ, 2013, Tarih-i Raşid ve Zeyli, haz. : Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer, C 2, Klasik Kitaplar, İstanbul, 5615s.
- SİLAHTAR FİNDİKLİLİ MEHMET AĞA, 2012, Zeyl-i Fezleke, (1065-22 Ca. 1106/1654-7 Şubat 1695), haz. : Nazife Karaçay Türkal, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1683s.
- SUBHİ MEHMET EFENDİ, 2007, Subhi Tarihi, haz. : Mesut Aydın, Kitabevi, İstanbul, 9245s.
- ŞEM'DANİ-ZADE FİNDİKLİLİ SÜLEYMAN EFENDİ, 1978, Tarih-i Mür'î't-Tevarih II. A, haz. : Münir Aktepe, İstanbul Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 184s.

ARAŞTIRMA-İNCELEME ESERLER

- ABACI, N. , 1994, 1812 Tarihli Şer'îye Siciline Göre 19. Yüzyıl Başında Tokat Şehrinin Sosyo-Ekonomik Durumu, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 190s.
- AKGÜNDÜZ, A. 2000, "İlam", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 22. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 72-73.
- ARBER, B. , 2013, "Venice's Maritime Empire In The Early Modern Period, " A Companion To Venetian History, 1400-1797, ed. : Eric R. , Dursteler, Leiden-Boston, 961s.
- ARIKAN, V. S. , 1993, III. Selim'in Sır Kâtibi Ahmet Efendi Tarafından Tutulan Ruzname, haz. : A. , Sema, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 426s.
- ATMACA, S. , 2018, Sivas'ta Dokumacılık, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat, 162s.
- AYDIN, Y. A. , 2011, Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları, İstanbul, 2018, "18. Yüzyılın Başlarında Tersane-i Amirede Bazı Yeni Görevlerin İhdası ve Yaşanan Yolsuzluk Vakaları", Bildiri Kitabı, CİEPO-22, C 1. , Trabzon, ss. 409-417.
- BAŞER, İ. , 1992, Elyaf Bilgisi, Marmara Üniversitesi Yayın No: 524, İstanbul, 179s.
- BAİNES, E. , 2015, History Of The Cotton Manufacture In Great Britain, Cambridge University Press, London,

- BLACK, J. , 1999, Britain As A Military Power 1688-1815, UCL Press, 345s.
- BUZPINAR, Ş. T. , 1996, Fransız Sömürgeciliği, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 13. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, ss. 184-187.
- BOSTAN, İ. , 2010, Osmanlılar ve Deniz, Küre Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 241s.
- _____ 2004, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 29. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, Ankara, ss. 524-526.
- _____ 2003, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 298s.
- _____ 2011, "Tersane-i Amire", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 40. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 513-516.
- _____ 2009, Adriyatik'te Korsanlık, Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620, Timaş Yayınları, İstanbul, 251s.
- _____ 1996, “Gemi”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 14. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 8-11.
- _____ 2004, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 29. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, Ankara, ss.524-526.
- BOZKURT, N. , 2007, “Pamuk”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 34. , TDV İslam Araştırma Merkezi, İstanbul, s. 154-156.
- BRAUDEL, F. , 1991, Akdeniz, İnsanlar ve Miras, Metis Yayınları, çev. : Aykut Derman, İstanbul, 122s.
- _____ 1990, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, çev. : Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, Cilt II, İstanbul, 608s.
- _____ 1990, Akdeniz, Mekân ve Tarih, çev. : Necati Erkurt, Metis Yayınları, İstanbul, 111s.
- BREZEN, H. V. - HENDRİCKS, B. - HOVİNG, A. , 2010, *Maritime History 10*, Publisher: Lanasta, Netherlands, 92s.
- BRUMMET, P. , 2009, Osmanlı Deniz Gücü, Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü Ve Doğu Akdeniz’de Diploması, çev.: Nazlı Pişkin, Timaş Yayınları, İstanbul, 301s.
- BUSK, H. , 1859, The Navies Of The World, Their Present State And Future Capabilities, London, 346s.
- CEZAR, M. , 2011, Mufassal Osmanlı Tarihi, C 4. , Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 444s.
- CEZAR, Y. , 1986, Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi, XVIII. Yüzyıldan Tanzimat'a Osmanlı Mali Tarihi, Alan Yayıncılık, 420s.
- CİPOLLA, M. C. , 2003, *Yelken ve Top*, çev. : Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul, 125s.
- COUPER, A. , 2009, Sailor and Traders, A Maritime History of The Pacific Peoples, University of Hawaii, Press Honolulu, 281s.
- CLOWES, G. S. L. , 1932, Sailing Ships, Their History-Development, Part I, Historical Notes, Third Edition, London, 95s.
- ÇELİK, H. 2014, Eski Çağ’da Anadolu’da Dokuma (MÖ 1974-1719), Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli, 177s.
- ÇETİN, A. , 1996, “Garb Ocakları”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 13. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 382-386.
- DANIŞ, İ. , 2007, 1736-1739 Savaşları’nda Karadeniz’de Osmanlı Donanması, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 164s.
- DENNY, M. , 2009, Float Your Boat, The Evolution And Science Of Sailing, The Johns Hopkins University Press, Baltimor, 265s.
- DEVELİOĞLU, F. , 2008, Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lügat, Aydın Kitapevi, Ankara, 1195s.
- DÜZCÜ, L. , 2012, Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 457s.

- EMECEN, F. , 1993, “Cüllah”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, TDV İslam Araştırma Merkezi, Cilt 8. , İstanbul, ss. 83-84.
- EPSTEİN, S. R., 1989, “The Textile Industry And The Foreign Cloth Trade In Late Medieval Sicily (1300-1500) A Colonial Relationship?”, *Journal Of Medieval History* (15), ss. 141-183.
- FAROQHİ, S. , 1994, Osmanlıda Kentler ve Kentliler, çev. : Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2. Baskı, İstanbul,
- FODOR, P. , 2011, "Telhis", C 40. , Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 402-404.
- GENCER, A. İ. , 1991, “Bahriye”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, C 4. , İstanbul, ss. 501-509.
- GENÇ, M. , 2006, "Mukataa", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 31. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 129-132.
- _____ 2013, Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, Ötüken Neşriyat, 15. Baskı, İstanbul, 385s.
- GENÇ, S. , 2013, Lale Devri'nde Savaş, İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik, Kitap Yayınevi, 1. Basım, İstanbul, 249s.
- GENÇ, Y. , KÜÇÜK, İ. M. , GÜNDOĞDU, R. . . , 2010, Başbakanlık Osmanlı Arşiv Rehberi, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 108, İstanbul, 597s.
- GOFFMAN, D. , 2014, Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700, çev. : Ülkün Tansel, 4. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 320s.
- GÖK, E. , Ç. , 2017, "Gelibolu Yelken Bezi ", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 10, S 49, ss. 174-179.
- GÖKSOY, İ. H. , 1998, "Hollanda Sömürgeciliği", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 18, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 226-227.
- GÖLEN, Z. , 2002, “Osmanlı Barut Üretim Merkezi: Baruthane-i Amire”, *Türkler*, C 10. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, ss. 136-144.
- GRAFE, R. , 2011, *The Strange Tale Of The Decline of Spanish Shipping*, ed. : Richard W. Unger, Leiden-Boston, 484s.
- GRANT, J. , 2011, “Osmanlı Gerilemesini Yeniden Düşünmek: Osmanlı Devleti’nde Askeri Teknolojinin Yeniden Yayılması (15. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Kadar)”, çev. : Şalim Aydüz, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S 19-20, ss. 57-79.
- GÜNDÜZ, T. , (ed.), 2012, Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı, Grafiker Yayınları, Ankara, 399s.
- GÜRÇAY, L. , 1962, Gemici Dili, Deniz Basımevi, İstanbul, 420s
- HARDİNG, R. , 1999, *Seapower And Naval Warfare (1650-1830)*, UCL Press, London, 356s.
- HUGO, V. , 1994, Deniz İşçileri, Dünya Klasikleri, çev. : Nesrin Altınova, Oda Yayınları, İstanbul, 432s.
- İLTER, M. , 2015, *Tekstil Üretimi ve Yardımcı Kimyasallar*, TMMOB Kimya Mühendisleri Odası, İzmir, 52s.
- İNAN, M. , 2016, XVI. Yüzyıl Osmanlı Deniz Savaşlarının Anatomisi, Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu, 184s.
- İNALCIK, H. , 1993, Osmanlı İmparatorluğu, Toplum ve Ekonomi Üzerinde Arşiv Çalışmaları, İncelemeler, Eren Yayıncılık, İstanbul, 466s.
- KAHRAMAN, S. A. - DAĞLI, Y. , 2008, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: C 1. , 2. Kitap*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 382s.
- KARABULUT, P. Ç. , “Ege Bölgesi’nde Dokumacılık: II. Dünya Savaşı Süreci”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 17. , S 2. , ss.155-170.
- KARAYAZGAN, M. , 1981, *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili)*, Karşıyaka, 160s.
- KAYA, Ö. , 2013, *Avrupa Tarihi Üzerine Yazılar*, Timaş Yayınları, İstanbul, 328s.
- KELEŞ, S. 2013, Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Rize Ekonomisinde Dokumacılık,

- Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 87s.
- KILIÇ, O. , 2007, "Ocaklık", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 33. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 317-318.
- KIVRIM, İ. , 2014, Taşova-Erbaa-Sonisa Kazası-Yerleşme, Nüfus ve Ekonomi (15-16. Yüzyıl), Kitabevi, İstanbul, 208s.
- KOÇ, Ü. , Klasik Dönem Anadolu Sanayi Üzerine Bir Değerlendirme (1500-1605), Türkler, C 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, ss. 771-780.
- KOLOĞLU, O. , 2012, *Türk Korsanları*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 192s.
- KOMİSYON, 2011, *Tekstil Teknolojisi*, Makaslama ve Yakma, Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara, 350s.
- KORKMAZ, G. , 2013, Çanakkale'nin (Kal'a-i Sultaniyye) H. 1239-1243) (M. 1823-1827) Tarihli Şer'iyeye Sicili Transkripsiyonu ve Değerlendirme, Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 476s.
- KURAT, A. N. , 1966, *Çaka Bey*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları: 24, Üçüncü Baskı, Ankara, 62s.
- KURTARAN, U. , "XVIII. Yüzyıl Osmanlı-Avusturya Siyasi İlişkileri", Tarih Okulu Dergisi (Tod), Mart 2014, Yıl 7, S 17, 2014, ss. 393-419.
- KURTOĞLU, F. , 1941, Umumi Deniz Harpleri Tarihi, I. Kürek Devrinde Akdeniz, İstanbul, 184s.
- _____ 1935, 1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları, Deniz Matbaası, İstanbul, 42s.
- _____ 1939, Türklerin Deniz Muharabeleri, Girit Harbi, Deniz Matbaası, İstanbul, 154s.
- KUTLU, M. , N. , 2005, Francisco De Miranda'nın Seyahatnamesi, Dünyada Türk İmgesi, Kitap Yayınevi, Yayına haz. : Özlem Kumrular, İstanbul, 311s.
- KÜTÜKOĞLU, S. M. , 2012. "Tezkire", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, C 41. , İstanbul, ss. 73-74.
- _____ 2000, "İlmühaber", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 22., TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 151-152.
- _____ 1996, "Osmanlılarda Gümrük", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 14. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 263-268.
- _____ "Baruthane-i Amire", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 5, TDV İslam Araştırma Merkezi, İstanbul, 1992, s.96-98.
- LAMBERT, A. , 2000, War Sea In The Age Of Sail, 1650-1850, Cassell, London, 231s.
- MAZZAOULI, M. , 2005, The North İtalian Cotton İndustry, (1200-1800), GEHN Conference, University of Padua, 17-19 November, 305s.
- NUTKİ, S. , 2011, *Kamus-i Bahri*, Hazırlayan: Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 367s.
- ORHONLU, C. , 1998, "Hazine", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 17, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 130-133.
- _____ 1970, "Seydi Ali Reis", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi, Edebiyat Fakültesi Matbaası, S 1. , İstanbul, ss. 39-56.
- ÖĞÜN, T. , 2006, "Müsadere", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 32. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 67-68.
- ÖRENÇ, A. F. , 2016, "Kalyoncu", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C EK-2, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, ss. 10-13.
- _____ 2013, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harb Sanayii". Osmanlı Askeri Tarihi, Hava, Deniz ve Kara Kuvvetleri, 1792-1918, Timaş Yayınları, İstanbul, ss. 121-161.
- ÖZDEMİR, Ş. , 2006, "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar", Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Dergisi, (OTAM), S 19, Ankara, ss. 362-380.
- ÖZGÜN, C. , 2008, Osmanlı Ekonomi Politikğine Kısa Bir Bakış, (13 - 19. Yüzyıllar), Tarih Okulu Dergisi, S I. , ss. 5-17.

- ÖZKAN, S. H. , 2014, "Amcazade Hüseyin Paşa Dönemi Denizcilik Alanında Yapılan Faaliyetler", Türk Denizcilik Tarihi Bildirileri, C 3. , Türk Tarih Kurumu, Ankara, ss. 325-338.
- ÖZKAYA, Y. , 2007, 18. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 413s.
- ÖZTÜRK, M. , 2002, "Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili", Türkler, C 10. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, ss. 843-849.
- ÖZVEREN, E. - YILDIRIM, O. , 2006, Procurement Of Naval Supplies During The Sixteenth Century: Venetian Arsenale And The Ottoman Tersane Compared, Ankara, 18s.
- PAKALIN, M. Z. , 1983, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, C 1-2-3, MEB Devlet Kitapları, 3. Baskı, İstanbul, 2331s.
- PALMER, M. A. , 2007, Command At Sea, Naval Command And Control Since The Sixteenth Century, Harvard University Press, Cambridge, 400s.
- PEDANİ, M. P. , 2012, Doğunun Kapısı: Venedik, çev. : Gökçen Karaca Şahin, Küre Yayınları, İstanbul, 336s.
- PEKER, E. H. , 1983, Tekstil El Kitabı, TETSİAD Yayınları-2, İstanbul, 128s.
- PRESTON, A. , History Of The Royal Navy, Bison Books Corp, London, 192s.
- RASİM, A. , 2000, Osmanlı Tarihi, C I. , Hikmet Neşriyat, İstanbul, 567s.
- REFİK, A. , 1988, Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı (1689-1785), Enderun Kitabevi, İstanbul, 240s.
- SAHİLLİOĞLU, H. , 2017, "Darphane", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 8. , TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1993, ss. 501-505.
- SAMİ, Ş. , 2017, Kamus-ı Türki, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 1574s.
- SAXENA, S. , 2014, The History Of Navies Around The World, Rosen Publishing, New York, 130s.
- SEVİNÇ, N. , 1978, Osmanlılarda Sosyo-Ekonomik Yapı, C 1. , Kutsun Yayınevi, İstanbul, 306s.
- SEZEN, T. , 2017, Osmanlı Yer Adları, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 1140s.
- _____ 2006, Osmanlı Yer Adları, (Alfabetik Sırayla), Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayın No:21, Ankara, 710s.
- SEZGİN, İ. , 2002, "Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Baruthaneler ve Barut İmalatı", Türkler, C 10. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, ss.145-149.
- SEZGİN, İ. , Tarihsiz Baskı, Buldan Bezi ve Geleneksel El Dokumacılığı, Güney Ege Kalkınma Ajansı (GEKA) Yayınları, Tarihsiz Baskı, Denizli, 13s.
- SHAW, S. J. , 1971, Between Old And New, The Ottoman Empire Under Selim III, 1789-1807, 15. Cambridge: Harvard University Press, 535s.
- SÖYLEMEZ, F. , 2013, "Malatya Mutasarrıfı Rişvanzade Abdurrahman Paşa'nın Terekesi", History Studies International Journal of History (5), ss. 253-271.
- ŞAHİN, H. , 2013, "XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Mukâtaa Sisteminde Yönetim Ve Örgütlenme", The Journal of Academic Social Science Studies, Volume 6 Issue 6, June 2013, Elazığ, ss. 1019-1037.
- ŞİMŞİR, N. , 2004, Osmanlı Araştırmaları (Makaleler-I), IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 285s.
- TABAKOĞLU, A. , 2012, Türkiye İktisat Tarihi, Dergâh Yayınları, 11.Baskı, İstanbul, 484s.
- TARAKÇI, N. , 2009, Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri, Deniz Basımevi, İstanbul, 275s.
- TEZ, Z. , 2016, Meslekler Tarihi, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 360s.
- TEZCAN, H. , 2002, "Osmanlı Dokumacılığı", Türkler, C 12. , Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, ss. 404-409.
- TEZEL, H. , 1973, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, C 1. , Deniz Basımevi, İstanbul, 776s.
- TURAN, O. , 1994, Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi, C 1. - 2. , 7. Baskı, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 345s.

- UNGER, R. W. , 2011, "Ship Design and Energy Use (1350-1875)", Shipping And Economic Growth (1350-1850), Leiden-Boston, 464s.
- UZUNÇARŞILI, İ. H. , 1988, Osmanlı Tarihi, C 4. , Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 634s.
- 1988, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 632s.
- ÜLGENER, S. F. , 1981, İktisadi Çözülmenin Ahlak ve Zihniyet Dünyası, Fikir ve Sanat Tarihi Boyu Akisleri ile Bir Portre Denemesi, Der Yayınları, İstanbul, 274s.
- YAKITAL, E. 1991, "Bahriye Mektebi", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C 4. , TDV İslam Araştırma Merkezi, İstanbul, ss. 509-511.
- YALÇINKAYA, D. , 2016, Antikçağ Akdeniz Medeniyetlerinde Kullanılan Denizcilik Terimlerinin İncelenmesi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya,
- YAVUZ, M. , 2013, "Batının Kanlı Mirası: Sömürgecilik", Afrika Dergisi, S 3, İstanbul, ss. 6-9.
- YILDIRIM, M. Z. , 2002, "1724-1727 İran Seferleri Sırasında Askeri Hazırlıklar ve Aksaklıklar", Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C 4., S 1., Afyon, ss. 139-153.
- 2012, Osmanlı Devleti'nde Jurnal Teşkilatı, (1835-1860), AKY Basım Yayın, İstanbul, 304s.
- YÜCEKAYA, H. , 2011, Şer'iyye Sicillerine Göre: 19. Yüzyılda Amasya, Kayseri, Tokat Ve Trabzon Şehirlerinde Dokumacılık, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 373s.
- YÜKSEL, M. , 2016, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası, Dora, 1. Baskı, Bursa, 454s.
- ZAHEDİEH, N. , 2011, "Productivity in English Atlantic Shipping In The Seventeenth Century: Evidence From The Navigation Acts", Shipping And Economic Growth (1350-1850), ed. : Richard W. Unger, Leiden-Boston, 464s.
- ZORLU, T. , 2014, Osmanlı ve Modernleşme, III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği, Timaş Yayınları, İstanbul, 392s.

SÖZLÜK

Aktarma: Yelkenli gemiler devrinde düşmandan zaptolunan ve ganimet olarak getirilen gemilere verilen isimdir.

Alabanda: Gemi ve deniz araçlarının su kesiminden yukarıda bulunan içi kısmıdır.

Alabora: Geminin omurgası yukarı gelecek şekilde ters dönmesidir.

Alaca: Birkac renkte iplikten dokunmuş kumastır.

Alanbanda Etmek: Dümenin basılabileceği azami değere kadar sancak veya iskeleye basılmasıdır.

Alarga: Bir geminin demirli veya demir atmadan sahilden açıkta beklemesidir. Bu haldeki gemiye alargada denir.

Alesta: İhbar makamında kullanılan bir tabirdir. Yapılacak veya yaptırılacak bir işin yapılmasına hazırlanması için verilen kumandadır.

Anafor: Bir akıntının istikameti aksine akışını değiştirmesidir. Bu durum akıntıların aktıkları yönlerde tesadüf ettikleri burunlara ve dik kayalara çarpmasından meydana gelir.

Ana Yelken: Herhangi bir yelkenli geminin temel yelkenidir.

Ana Güverte: Gemilerin en üst kısmında, kasara güvertelerin altında bulunan ve geminin başından kıcına kadar uzanan güvertedir.

Ana Yelkenler: Ana serenler üzerine yani trinket, mayistra ve foa serenleri üzerine acılan yelkenlerdir.

Apazlama: Bordaya dik olarak esen rüzgâra denmektedir.

Arma: Gemi güvertesinden yukarıda bulunan direklere, serenlere, yelkenlere ve bunların üzerlerinde bulunan bütün halatlara ve donanımlara denir. Bu donanımlardan, hareketli olanlar selvice denir.

Avara: Bir filikanın yavaşmış olduğu yerden veya bir gemi bordasından hareket edip açılmasına denir.

Avarya: Deniz üzerinde kötü idare ya da ihmal bulunmaksızın deniz ya da fırtına gibi sebepler yüzünden mal veya gemice uğranılan zararı telafi için yapılan masraflardır.

Babafingo Cubuğu: Direklerin güverteden itibaren üçüncü parçasıdır.

Bandıra: Gemilerin milliyetlerini belirtmek üzere: kıç, gönder veya gize çektikleri milli sancaktır.

Barça: Askeri nakliyatta bir dönem kullanılmış olan altları düz ve az su çeken bir savaş gemisidir.

Bas: Geminin bas omuzluklarını da içine alan pruva kısmıdır.

Baş Halatı: Geminin başından ileri doğru uzatılan, geminin geri gitmesini önleyen halattır.

Baştankara Yanaşmak: Geminin başının sahile gelecek şekilde yanaşmasıdır.

Basüstü: Gemi ana güvertesinin pruva tarafında kalan kısmıdır.

Bermuda (Markoni) Arma: Ana yelkenin üçgen biçiminde olduğu yelken grubudur.

Bocalamak: Geminin fırtınalı havalarda yalpa yapmayı önlemek için denizleri kıçtan almasıdır.

Bocurgat: Küçük teknelerikaraya çekmek veya karada ağır cisimleri sürüklemekte kullanılan bir tür ağac parçasıdır.

Bodoslamak: Her sınıf gemilerin baş ve kıcını teşkil etmek üzere omurganın baş ve kıç tarafından kaldırılan ağaçtan veya demirden yapılan sütunlardır.

Boğasi: Yerli bez, astarlık ivi nitelikli bezdir.

Bordalamak: Bir geminin bir gemiyi veya herhangi bir noktayı takip ettiği rotaya nazaran tamamen kemeresi istikametinde görmesidir.

Bovnuz: Kalafatçıların kullandıkları vağdanlıklara denmektedir.

Büyük Tonoz: Sakin havalarda demir mevkiini değiştirmekte, sığınağa oturmuş bir gemiyi vüzdürmekte, demir üzerinde bulunan bir geminin kıcını istenilen tarafa çevirip tutmada kullanılan ve ağırlıkça iki kısım olan demirlerin ağır olanıdır.

Camadan: Dört köşe yelkenlerini üst yakalarından boğarak yüzeylerini küçültmektir.

Civadıra: Pruvadan ileri doğru uzanan ve ucuna flok yelkeninin bağlandığı çubuktur.

Cunda : Ufki serenlerin her iki baslarına denmektedir.

Çapa: Zincire bağlı olarak denize atılan ve çamura ya da kuma gömülerek gemiyi istendiği yerde deniz üstünde tutan demirlerdir. Farklı cinsleri olduğu gibi ağırlıkları gemilerin büyüklüklerine göre tavin edilirdi.

Cektiri: Eskiden kürek ve yelkenle yürütülen savaş ve ticaret işlerinde kullanılan sekil ve büyüklüklerine göre sınıflara ayrılarak farklı isimler alan gemilerdir.

Cıkrık: Pamuktan, vünden iplik bükme ya da bükülmüş iplikleri sarmak için kullanılan, el ya da ayakla çevrilen, çevrildikçe kayışıyla bir işi döndüren bir araçtır.

Cile: İbrism ve vün demeti, vav kirisidir.

Dalyan: Sahillerin balık uğrağı olan kısımlarına kazıklar çakarak ve etrafını ağlarla kuşatarak vücuda getirilen balık kapanlarına verilen isimdir. Bunlar balıkların akın mevsimlerinde kurulmakta ve akın mevsimi geçtikten sonra toplanmaktadır.

Dayak: Her hangi bir cismi doğru tutmak için vanlarına vevahut limana çekilmiş bir geminin bordalarına dikey ya da yatay olarak destek sağlaması amacıyla konan ağaçlardır.

Demir Resmi: Limanlarda demirlemiş gemilerde ağırlıklarına göre limanidareleri tarafından tahsil edilen vergidir.

Deniz Feneri: Geceleri, demirli bir gemi tarafından taşınan navigasyon ışığıdır. .

Deniz Kurdu: Denizlerde uzun süre çalışmış, suyun ve havanın her türlü sertliğini görmüş, bu yolda saçlarını ağartmış ve yaşlanmış, muktedir, tecrübeli, gemicilere verilen isimdir.

Denize İndirmek: Kızaklar üzerinde yapılan veya tamir için kızakta bulunan bir gemiyi kızaktan kurtararak denize sürmeye denmektedir.

Deniz Mili: 1852 metredir.

Dikine İnmek: Bir liman veya körfeze bunların uzanış hattına dikey olarak bir rota izleyerek gitmeye denmektedir.

Dimi: Sıkı dokunmuş, pamuklu bir kumastır.

Direk: Yelkenli bir gemide ana amacı yelkenleri taşımak olan dikey çubuktur.

Dok: Küçük yapay ticaret limanlarıyla havuzlara verilen isimdir. Filika yelkenleriyle tenteleri ve bu gibi hafif olması lazım gelen yelkenlerin üretiminde kullanılan yelken bezlerine de dok denmektedir.

Donanım: Bir gemide, direği destekleyen, yelkenleri basmak, indirmek, kontrol etmek için kullanılan halatların tamamıdır.

Duba: Yük taşımak, ayaklık yapmak, genel nakliyatta kullanılmak üzere düz olarak sactan veya ağactan yapılmış olan nakliye araçlarıdır.

Dümen: Gemilerin kık bodoslamalarına erkek ve dişi iğneciklerle geçirilen ve gemiyi basıldığı tarafa çevirmeye varan ağac veya sactan yapılmış levhalardır.

Dümenci: Gemilerin kaptanı ve kumandanı için kullanılan terimdir.

Eğirtmeç: Yünü iplik yapmakta kullanılan ağaç iğdir. Kirmana da eğirtmeç denmektedir.

Facuna Etmek: Coğunlukla halatların veya tel halatlardan yapılmış sabit armaların üzerine çabuk çürümeleri ve daha çok dayanmaları için sıkı sıkıya tel veya iple sarmaktır.

Fener Rüşumu: Fener idaresi tarafından gemilerden alınan vergidir. Gemiler hareketlerinden evvel deniz feneri idaresine başvurarak bu vergiyi verirler ve karşılığında bir belge alırdı. Liman idareleri bu belgeyi görmeden pasaport vermezlerdi.

Fırtına Floku: Çok kalın yelken bezinden yapılmış ve ön yelkenlerin kullanılamayacağı kadar kuvvetli rüzgârlarda basılan bir tür küçük floktur.

Filika: Gemilerde bulunan küçük, güvertesiz deniz araçlarıdır. Gemileri terk etmede kullanılmak üzere bulundurulana can filikası denir.

Filo Etmek: Rüzgârı yakaya alıp yelkenleri boşaltmak, işletmemektir.

Filotilla: İnce donanma demektir.

Flama: Savaş gemilerinde işaretleşmek için kullanılan sivri sancaklara denmekteydi.

Flandra: Savaş gemilerinin ve tüm beylük gemilerinin grandi direklerine çekilen ensiz ve uzun serit sancaktır. Gemi kumandanlarına mahsus olan bu fors yalnız sancak gemilerine çekilmezdi. Eskiden kaptan paşalara özel dört köşeli sancaklar altına ayrıca iki çatal flandra çekilirdi.

Fora: Bir yere bağlanmış veya kasalı olarak geçirilmiş palamarların bağlı buldukları yerlerden çözümlenerek irtibatlarını kesmek icap ettiği zamanlarda verilen kumandadır.

Forsalamak: Düşmana ait bir boğazı zorlayıp geçmek, bir liman veya sahili ya da müstahkem mevkiyi zorlayarak ele geçirmektir.

Fundalık: Gemilerde güverte yıkamakta ve su kesimini temizlemekte kullanılan ve halk arasında calı diye anılan süpürgeliklerdir.

Gardiyan: Kıyı sağlığı idarelerinde alınmış olan tedbirlerin ihlal edilmemesi için nöbetçilik yapan görevlilerdir.

Girdap: İstikametleri birbirine göre ters iki akıntının veya bir akıntı ile anafor suyunun çarpışmasından hâsıl olan cevrintidir. Buna avna da denilmektedir.

Gomina: Denizcilikte kullanılan bir deniz milinin onda birine eşit ölçü birimidir.

Gradin Halatı: Yelkenlerin etrafına dikilen halatlardır.

Gurcata: Ana direk üzerindekiçubuğun armasını yapmak ve üzerlerine çanaklık kurmak üzere mavna kolları üstüne omurgava avkırı konan ağaçlardır.

Gücü: Dokuma tezgâhında ipliği ayarlayan taraktır.

Güverte: Temel olarak tüm gemi boyunca uzanan düz platforma verilen isimdir.

Halat: Denizcilikte çevresi 2,5 santimden büyük olan doğal veya sentetik liflerden yapılan kablodur.

Haliç Rüşumu: Tahliye, yükleme veya tamir için halice girecek gemilerden haliçte bulunacakları süre için liman dairesi tarafından alınan vergidir.

Hamule: Bir gemiye yüklenen her cins eşya ve maldır.

Hartuç: Mermilere barut konması için fanila veya ham ipekten yapılmış keselere ya da prinçten yapılmış kovanlara denmektedir.

Humbaralık: Gemilerde humbaraların buldukları cephanelik kısımlarına verilen eski bir tabirdir.

İğ: İplik fabrikalarında yün, ipek ve pamuk iplik üretmekte kullanılan, eğiren araçtır.

İrgat: Demir atıp alma işlemlerinde ve manevra sırasında kullanılan baş ve kış taraftaki kuvvetli makinelerdir.

İskarca: Bir limanın içindeki gami kalabalığına verilen isimdir.

İskarmoz: Gemilerin kaburgalarını teskil eden eğri apaçlardır.

İskele: Kııktan bakıldığında geminin sol tarafıdır.

İskele Alabanda: Dümeni basılabildiği kadar iskeleye basmak için verilen komutadır.

İsparmaça: Denizin içinde birkaç zincirin birbirine karışması haline verilen isimdir.

İstarva: Ticaret gemilerinin yük yüklemek ve tahliyesi için herhangi bir yerde ücretsiz olarak bekleyecekleri süredir.

İstiralva: Bir gemide sabit donanımın direğini, baş-kış doğrultusunda destekleyen parçasıdır.

Kalafat: Kaplama ve güverte döşeme tahtalarının armoz ve suğralarına üstübü sıkıştırıldıktan sonra üzerlerini zift denilen kaynatılmış katran ile doldurmaktır.

Kalas: Boylu ve kalın olarak biçilmiş kerestelere denir.

Karakol Gemisi: Herhangi bir bölgeye karakol maksadıyla yollanan ve bulunduğu bölgenin emniyet ve asavisini kollayan gemilere denmektedir.

Kavalva: Kasa ve halat dikislerinde kollar arasını açmakta kullanılan uçları sivri ağaç veya demirden yapılmış celiklerdir.

Kerteriz: Bir maddenin bir nirengi noktası esas alınarak tavin edilen yönü. Pusula ile alınana hakiki kerteriz, geminin pruvasına göre alınana nisbi kerteriz denir.

Kıç: Geminin en arka kısmıdır.

Kıç İstiralya: Direğin öne doğru gitmesini engelleyen, geminin kıçına doğru inen halattır.

Kirbas: Bez, kumaş, keten ve pamuk bezdir.

Kirkit: El tezgâhında dokumada, atkı ipliğini sıkıştırmak için kullanılan, demirden ya da ağaçtan yapılmış dişli araçtır.

Kirmen: Elde yün eğirmeye ve sarmaya yarayan ağaçtan yapılmış araçtır. Bu araca bazen kirman da denilmektedir

Knot: Hızın denizcilikteki birimidir. Deniz mili/saat.

Komodor: Bir filotillanın sevk ve idaresini üzerine alan kisilere denmektedir.

Kumandan Gemisi: Komutanın komuta ettiği donanma veya filo içinde daimi surette bulunduğu gemidir. Komutan, forsunu çektiği bu gemiyi kendisi seçer. Buna sancak gemisi de denir.

Küpeste: Güverte hizasından iskarmoz baslarına çivilenen dikmelerin dış yüzeylerine kaplanan kaplamaların teşkil ettiği siperlere denir.

Lumbar: Gemi bordalarında veya küpeştelere açılan giriş çıkış için kullanılan dört köşeli deliktir.

Lumboz: Dairesel bir metal çerçeve ile bunun üzerine sıkıca kapanacak şekilde yapılmış cam bir pencereden oluşan geminin yan kısımlarına içeri hava ve ışık girmesi için açılan deliktir.

Makara: Ortasında dönen bir disk bulunan, metal veya tahtadan yapılmış, gemide donanım halatlarının yönünü değiştirme veya bir palanga içinde kullanıldığında mekanik yükü azaltmak için kullanılan parçadır.

Miço: Kamarot, gemilerde özellikle hafif işlerde kullanılan acemi gemi adamıdır.

Omurga: Geminin baş bodoslamasından kıç tarafına kadar uzanan ve üzerine geminin inşa edildiği ana yapı elemanı, geminin belkemiğidir.

Orsalamak Yelkenli geminin rüzgârla arasındaki açığı küçülterek mümkün olabildiği sınıra kadar gemiyi rüzgâra vaklastırmaya denir. İstenildiği takdirde sınıra kadar gelinmesi zorunlu değildir. Orsalamanın belirli bir sınırı yoktur.

Pasaparola: Parolayı veya verilen bir emri sözle veya bir araçla aktarmaktır.

Pektin: Bitki dokularında bulunan renksiz, metil grubundan maddedir. Özellikle bitki hücrelerinin orta lamelinde bulunan büyük molekküllü karbonhidrat karışımı maddedir.

Pruva: Geminin baş tarafının ötesinde, ufuk yönündeki alandır.

Pruva İstiralyası: Direği burun kıç doğrultusunda destekleyen, geminin başından direk tepesine uzanan halattır.

Pupa Feneri: Gemilerin uluslararası kurallara göre kıç taraflarında gösterdikleri beyaz fenerdir.

Pusula: Bir gemide önceden belirlenmiş bir istikamette gitmeye veya geminin haritadaki yerini bulmak için görünen objelerin kerterizlerinin alınmasına yarayan alettir.

Rota: Geminin yönü ile kuzeyin yaptığı açıdır.

Rüzgâr Altı: Rüzgârın gittiği, gemiyi terk ettiği taraftır.

Rüzgâr Üstü: Rüzgârın geldiği taraftır.

Sekstant: Denizde yatay ve dikey açıları ölçmede kullanılan geleneksel navigasyon aletidir.

Sintine: Gemi tabanının, omurganın iki yanında yer alan düz kısmıdır.

Samandıra: Kanal, sıgılık gibi denizcilerin haberdar edilmesi gereken noktaları belirtmek için kullanılan vüzer isarettir.

Tahlisiye: Kazaya uğrayan gemilerin yolcularını ve gemi adamlarını kurtarma işidir.

Tornistan: Gemi makinelerinin geri vol verecek şekilde çalıştırılmasıdır.

Uskuna: Genel olarak bu gemi, ana direği öndekinden daha uzun olan iki direkli bir gemidir. Ancak üç, dört ve beş direklileri de inşa edilmiştir.

Usturmaça: Gemiler iskeleye veya birbirine bağlanırken, zarar görmemeleri için aralarına konulan parçadır.

Vira Etmek: Bir demiri gemiye almak üzere dipten kaldırmak, yukarıya çekmektir.

Yat: Felemenkçe “Jacht” kelimesinden türeyen bu terimin orijinal anlamı prens ve elçi gibi bir krallıktan diğerine yolculuk eden önemli şahsiyetleri taşıyan gemidir. Günümüzdeki anlamı ise ticaret değil keyif için kullanılan yelkenli veya motorlu gemidir.

Yazma: Başörtüsü, bohça, yemeni, yorgan yüzü gibi şeyler yapmakta kullanılan bezdir.

Yelken: Rüzgârı yakalayıp, bir geminin ilerlemesini sağlayacak şekilde kesilen ve gerilen, yelken bezi gibi uygun bir maddeden yapılan bez parçasıdır⁸⁹⁵.

Yemeni: Yemen işi baş örtüsüdür.

⁸⁹⁵ Bu sözlük Lütfi Gürçay’ın Gemici Dili isimli eseri (Lütfi Gürçay, Gemici Dili, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962) ve Şemseddin Sami’nin Kamus-i Türki (Şemseddin Sami, Kamus- Türki, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2017) ile <http://www.adrasanbalik.com/denizcilik-terimleri-sozluhu/.html> (10.11.2017) ve [http://hedefyelken.com/terimler-sozluhu/\(10.11.2017\)](http://hedefyelken.com/terimler-sozluhu/(10.11.2017)) internet sitelerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

ÖZ GEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı – Soyadı : Mehmet Taş
Doğum Yeri ve Tarihi : Mersin-Anamur-1976

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : 1-Atatürk Üniversitesi/Erzincan Eğitim
Fakültesi/Tarih Öğretmenliği(1994-1998)
2-Dicle Üniversitesi/Hukuk Fakültesi(1998-2004)
Yüksek Lisans Öğrenimi : Erzincan Üniversitesi/Fen Edebiyat
Fakültesi/Tarih Bölümü(2009-2013)
Doktora Öğrenimi : Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Fen
Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce
Bilimsel Faaliyetleri :

1. Turan Stratejik Araştırmalar Merkezi Dergisi, Akyığıtzade Musa ve Onun Avrupa Medeniyetinin Esasına Bir Nazar İsimli Eseri, Cilt 7, Sayı 26, İlkbahar 2015, s. 39-52
2. Turkish Studies - Saray Kadınları'nın Osmanlı Devlet Yönetiminde Çeşitli İşlevleri, Volume 9/10 Fall 2014, s. 1293-1312

İş Deneyimi

Çalıştığı Kurumlar :1-Rize İl Milli Eğitim Müdürlüğü (1998-2010)
2-Hatay İl Milli Eğitim Müdürlüğü (2010-.. . . .)

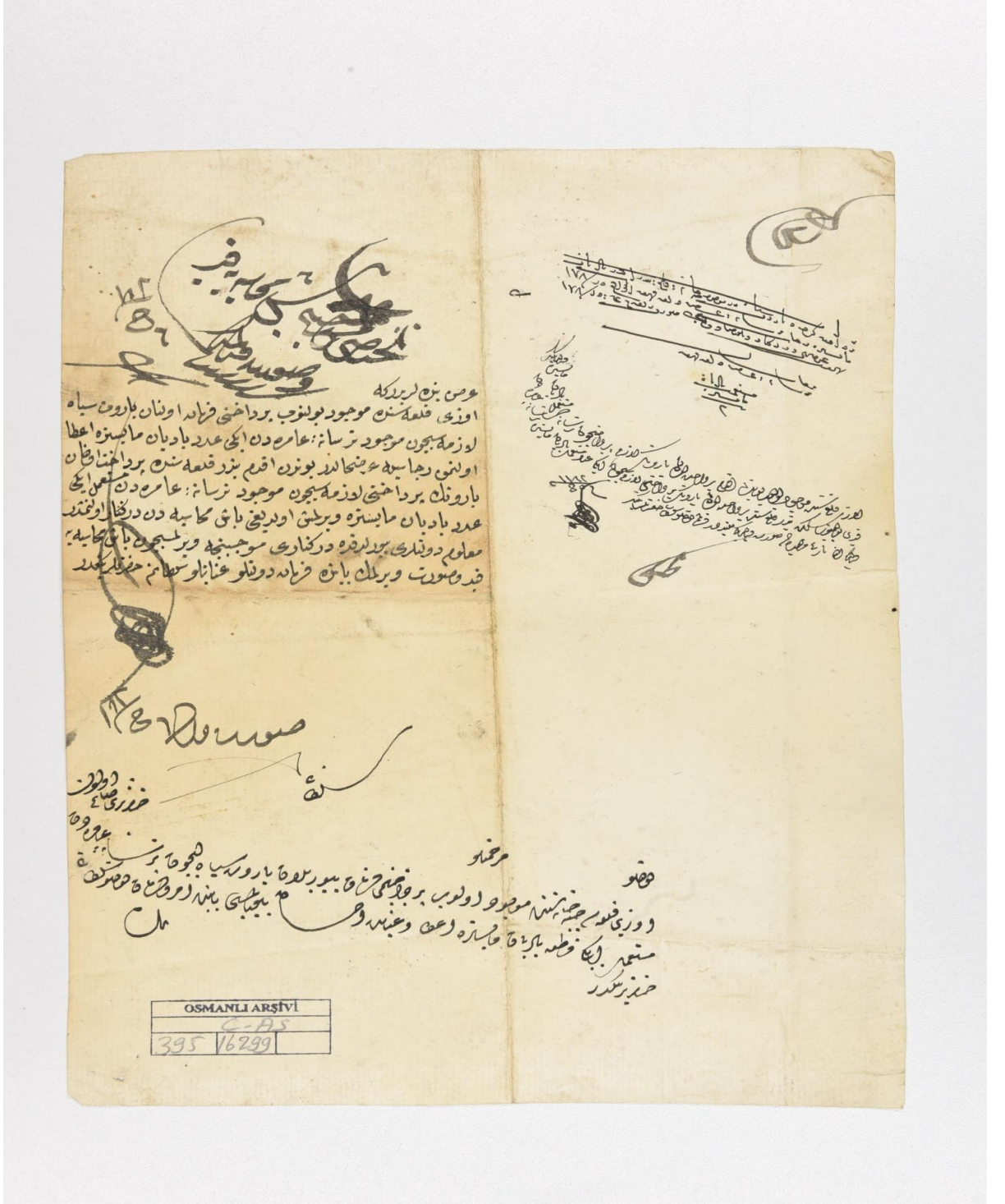
İletişim

E-Posta Adresi : mehmet-tas@msn.com
Tel. :05058581089

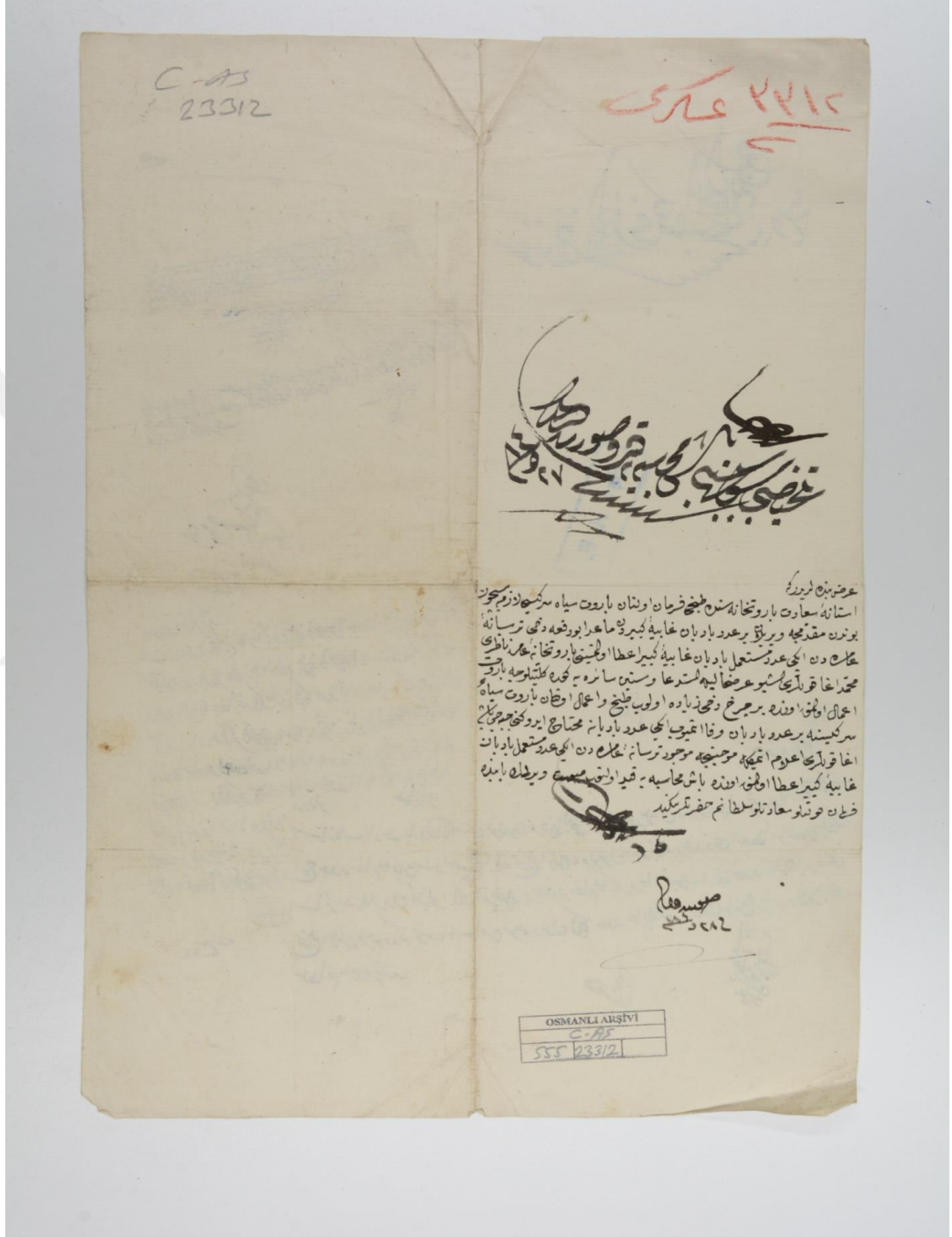
EKLER



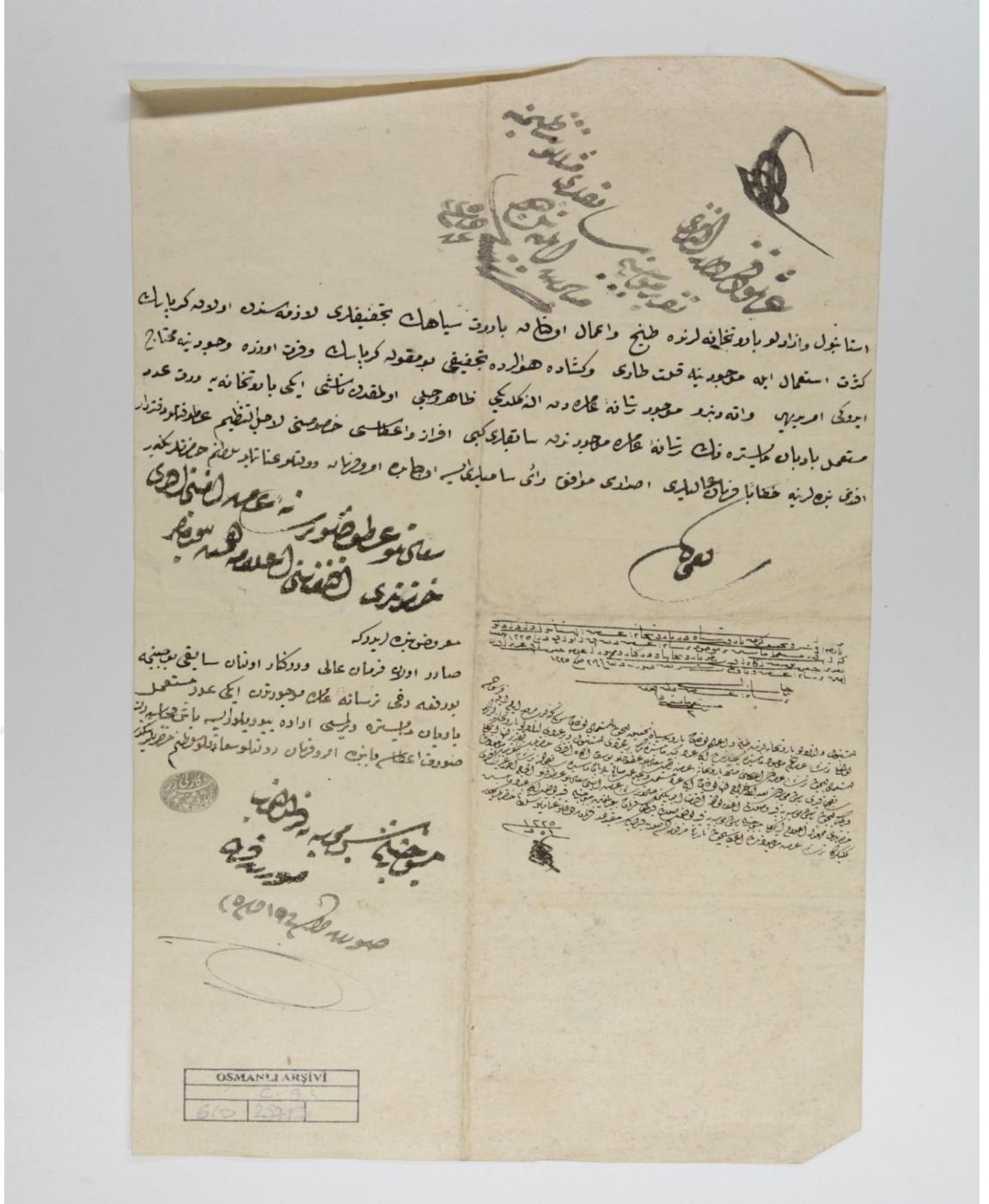
EK 1 Özi Kalesi'ndeki barutun parlatılması için gerekli siyah barut malzemesine lazım olan iki adet mayistra yelkeninin Tersane-i Amireden verilmesi ricasıyla yazılmış bir arzuhal.



EK 2 İstanbul'daki baruthanede pişirilmesi ferman olunan siyah barut için Tersane-i Amireden iki adet işlenmiş gabya yelkeni verilmesi hakkında bir arz.

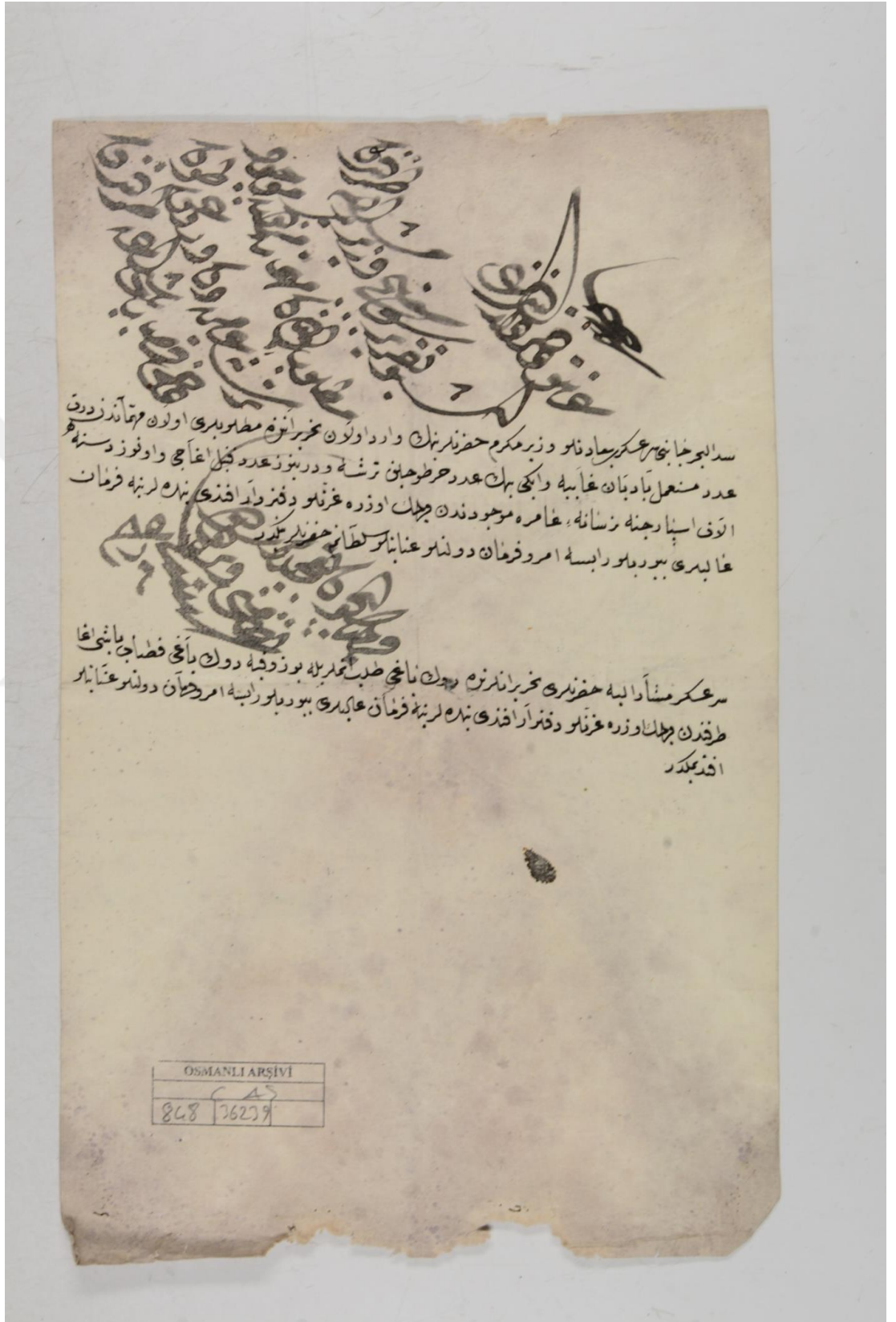


. EK 3 İstanbul ve Azadlı baruthanelerinde pişirilip imal edilen siyah barutun hafifletilmesi için gerekli olan dört adet işlenmiş mayistra yelkeninin Tersane-i Amireden verilmesi hakkında bir arz.



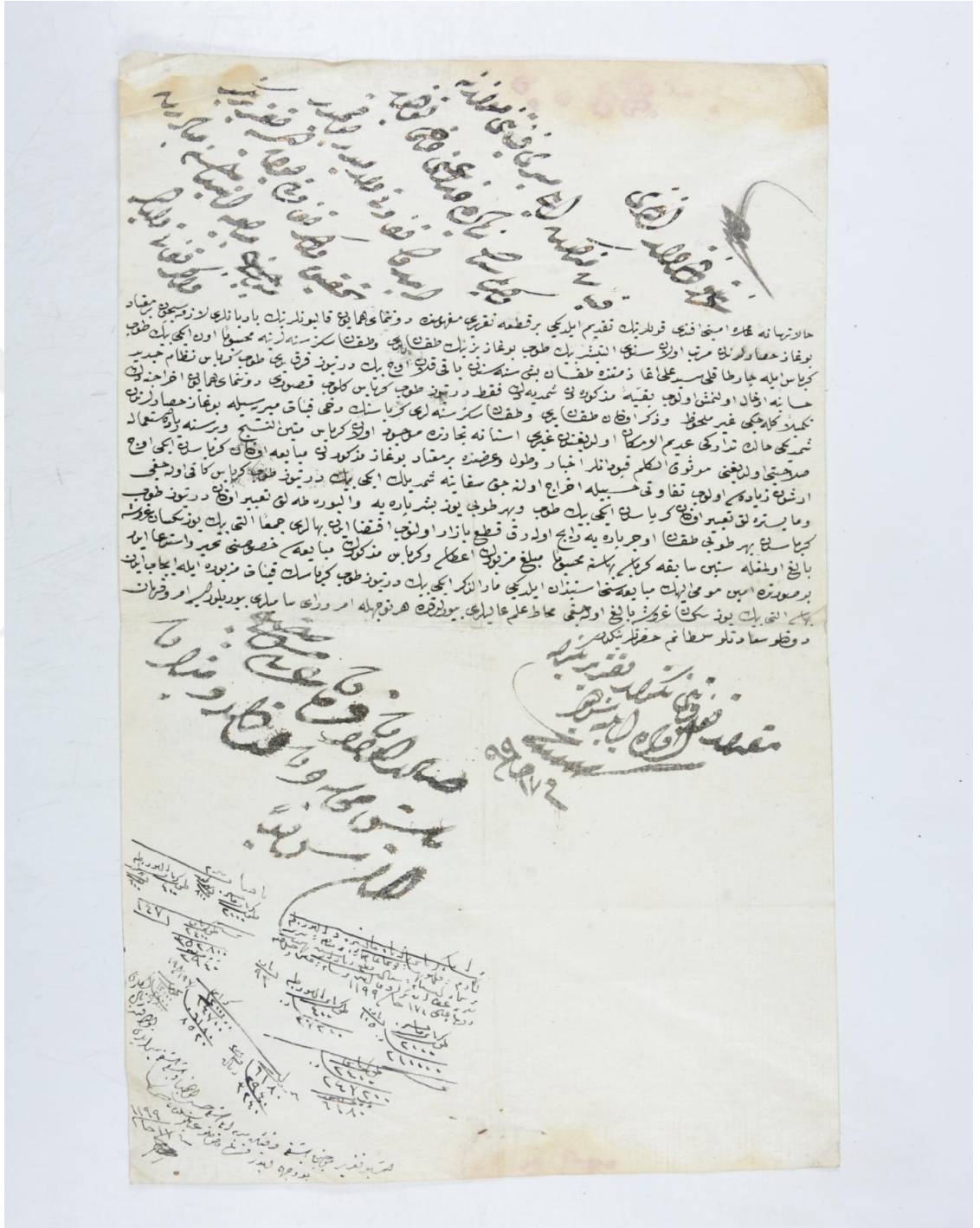
(bk. COA. C. AS. 610. 2591)

EK 4 Seddülbahr canibinden vezir tarafından istenen dört adet işlenmiş gabya yelkeni ile 2000 adet hartucluk ipliğin Tersane-i Amireden verilmesi hakkında bir arz.



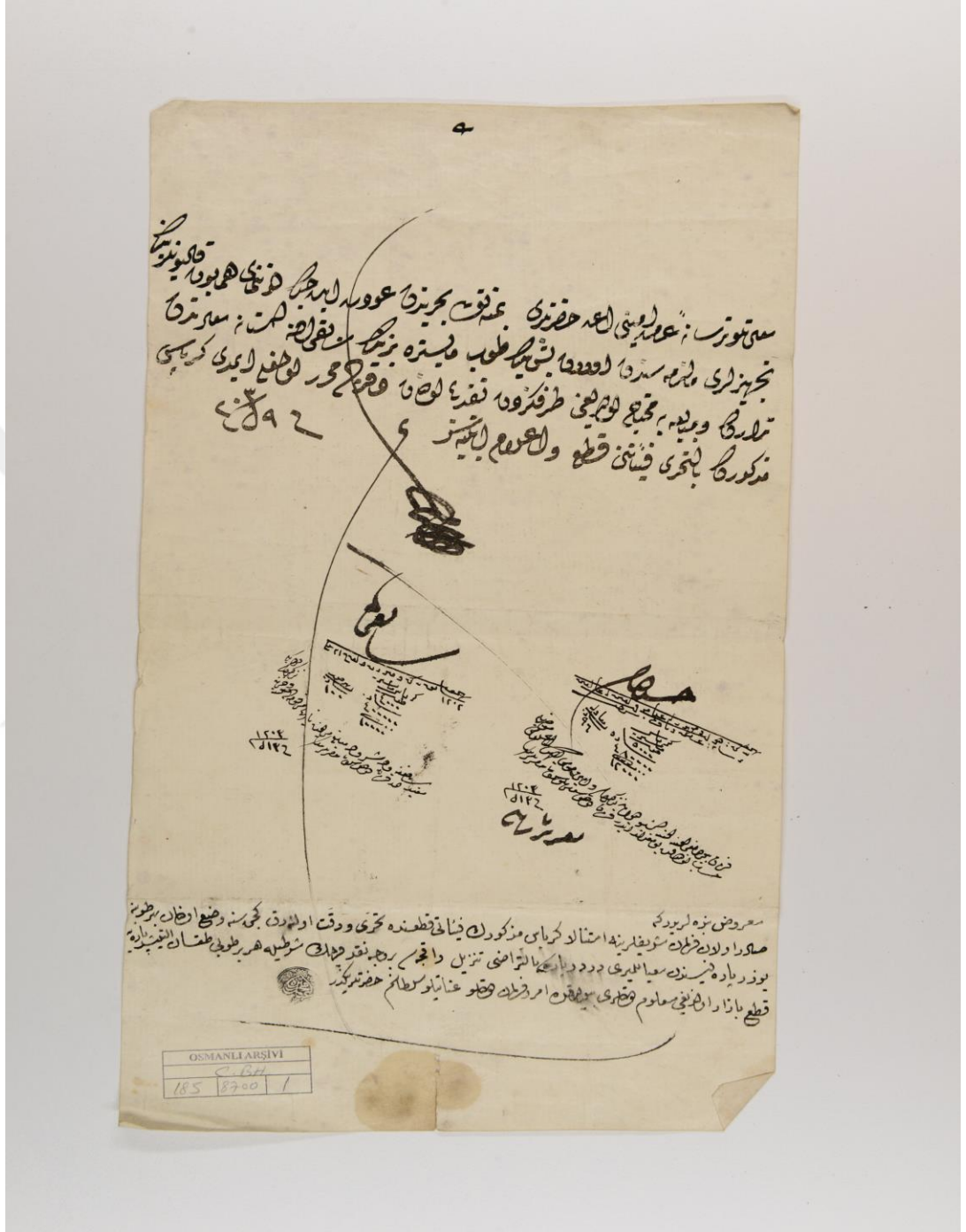
(bk. COA. C. AS. 848.36239.1)

EK 5 Donanma-ı Hümâyun kalyonlarının badbanları için Boğazhisar'larından adet olduğu üzere toplanan senelik altı bin top Boğaz bezinin 1782/1783 ve 1783/1784 senelerine mahsuben on iki bin top bez ile Çardaklı Seyyid Ali Ağa zimmetinde 1780/1781 senesinden baki kalan üç bin dört yüz kırk yedi top bezin Nizam-ı Cedid hazinesine aktarılmış olduğunu anlatan bir arz.



(bk. COA. AE. SABH. I. 34. 2606. 3)

EK 6 Tersane emini tarafından yazılan ve 1788/1789 yılı bahar ayında sefere çıkacak donanma kalyonlarının donatılması için gerekli olan beş bin top mayistra bezinin İstanbul'dan satın alınmasının gerektiğini bildiren bir arz.



(bk. COA. C. BH. 185. 87. 3)

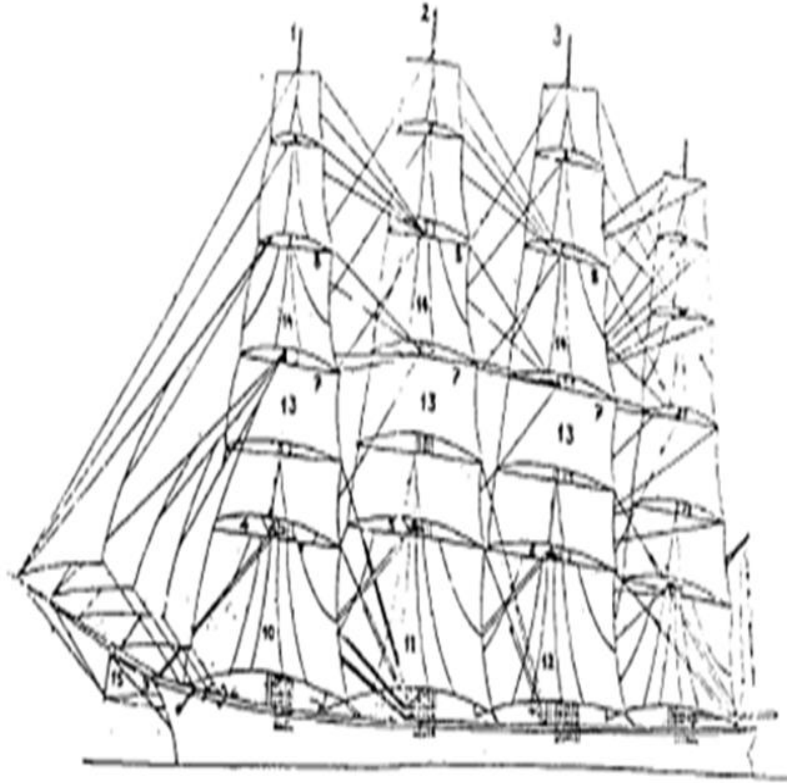
EK 7 18. Yüzyılda Bir Osmanlı Kalyonu.



(Kaynak:[https:// www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/351/b/\(6\).jpg](https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/351/b/(6).jpg)Erişim Tarihi:03/07/2019)

EK 8 Yelkenli Bir Gemide Bulunan Yelken, Seren ve Direkler.

Yelkenli Bir Gemideki Direk, Seren ve Yelkenler



- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1 Pruva direği | 9 Cıvadora sereni |
| 2 Grandi direği | 10 Tırinkete yelkeni |
| 3 Mancana direği | 11 Mayıstra yelkeni |
| 4 Tırinkete sereni | 12 Mancana yelkeni |
| 5 Mayıstra sereni | 13 Gabya yelkeni |
| 6 Mancana sereni | 14 Babafingo yelkeni |
| 7 Gabya sereni | 15 Cıvadora yelkeni |
| 8 Babafingo sereni | |

(Kaynak: İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2003, s. 164)

EK 9 1113/1701 TARİHLİ BAHRİYE KANUNNAMESİ

Sûret-i Hatt-ı Hümâyûn-ı şevket-makrundur.

Bismihî Sübhânehû ve Te'âlâ

Bi-avnillâhi Te'âlâ ve tevfikihî iş bu kânunnâme-i hümâyûn-ı şevket-makrûnum düstûrî'l-amel ittihaz ve dâimâ mazmûniyle amel olunub, avlad ü ensâb ve ahlâf u a'kâbımdan ve vüzerâ ve vükela ve kapudanan ve sair kardanân-ı Devlet-i aliyye-i ebed-peyvendimden kimesne tağyir u tahrif eylemeye. Bu tertib nasr-ı din ve te'yid-i şeri'at-i seyyidü'l murselin için vaz' olunmuş bir emr-i müstahsen olmağla her kim tağyirine cesaret eder ise "fe-men beddelehû ba'de mâ-semi'ahu fe-innema ismühü ale'llezine yübeddilunehu, innellahe semi'un alîm" va'idine mazhar ola ve inşa'allahü te'ala tasmin olunduğu üzere kalyonlar erba'îne tekmlil olundukta, nisaba balığ oldu deyü ihmal olunmayub, yine sene be-sene ocaklık bağlanan mahallerden Tersane-i Amirem'e kavî ve müstahkem kereste ihzar olunub, mürûr-ı eyyam ile köhne ve fersûde olan kalyonların yerine vaz' olunmağ için birden ikiden müceddeden kalyonlar bina vu inşa ve tevfir u teksirine (ihtimam) oluna. Ve men-nasru illa min indillahi'l azizi'l-hakîm.

Bismillahirrahmanirrahim ve bihi nesta'in.

Elhamdu lillahi'llezi kevvare'l-leyle ale'n-nehari ve sayyare'l-fulke seyyâren fi teyyâri'l-bihar li-yekune ayete vahdaniyyetihi li-uli'l-ebzar ve delile kudretihi li-men lehu ayne'l-i'tibar. Ve's-salâtu ve's-selâmu ala nebiyyihi'l-mücteba'l-muhtar. Ve alâ âlihi'l-athâr ve sahbihî'l-ahyâr.

Amma ba'd, zamâyir-i uli'n-nühâya hayyiz-i hafâda ve mâverây-ı rey ü imtirâda değıldir ki, hıfz-ı bilâd ü memâlik ve sedd-i sügur-ı mesâlik, berren ve bahren i'dad-ı atâd ve tertib-i esbâb-ı cihâda mevkûf olmağla, bu emr-i merkübü'l-mefâd-ı memdûhü'l-me'ade himmet-i aliyye-i mülûkânem daima masruf olup, hususa ümmehât-ı mühimmat-ı bahriyeden olan miri kalyonlara mahmul fûru' ve usul bu ana değın bir zâbıta-i mahsûsa ile mansûsa vü marsûsa olmayub külliyyat u cüz'iyatında sereyân-ı mefâsid ve tareyân-ı mekâsidden müberra vech-i vecih-i savâb-âra ile bir kâ'ide-i külliye ve râbıta-i celiyye-i vefiyye üzere ba'de'l-yevm ahvâlleri mazbût ve mu'âmelat-ı me'alleri me'âkîd-ı intizâm u istihkâma merbût olmak aksâ-yi murâd-ı hümâyunum olmağla, bu nesâk-ı savâb-irtisâm üzere revnak-ı intizam verile ki, işbu defter-i cemilü'l-eserde mastur olduğu üzere haliya Tersane-i Amiremde mevcut olan yirmi yedi kıta kalyonlar bi-tevfikillahi'l-meliki'l-celil erba'îne takmil olunub, takımları kırk kıta kalyon ve herbirinin mühimmat ü neferatlarında tayy-ı defterde muharrer olan keyfiyyet ü kemmiyet tağyir ü tahrifden me'mun ola.

Ve Kapudan Paşa cümle ümerâ-i deryâ ve kapudanan ve rü'esâ ve sâir donanmâ-yı hümâyunum ricâlîne başbuğ olup, zümre-i mezbûrenin cümlesi mumâileyhin kelâmına i'timad ve hükümetine kem'al-i rev' ile itâ'at ü inkıyâd eyleyüb, mumâileyh dahi her firkanın muktezâ-yı hallerine göre tertib-i esbâb-ı nizamlarına ihtimâm eyleye.

Hususa, ümerâ-i deryâ, ricâl-i donanmanın kadîmi emekdarlarından olup, her birlerinden sadâkat ü gayret ile eda-yı hidmet melhûz olmağla, sefinelerinin takımlarında bir vech ile kusur u fütur etmeyüb, sâliyanelerine göre beşer altışar kat forsa ve yüz altmışar nefer cengâver ve tûvâna ve dilâver levenden eksik eylemeyüb ve dekâyık-ı merâkib ü sefâyine vâkıf ve fenn-i deryâda mâhir kapudanlar ve reisler tutup tekmlil-i mühimmat ve tetmîm-i levazım u âlât edüp Kapudan Paşa dahi bu vech üzere her birine mühimmatların itmâm etdirüp ve donanmâ-yı hümâyun çıkması vakitlerinde Kapudan Paşalar yoklayub, hilâf-ı kanun taksirleri zuhur ider ise muhkem tenbih ü te'kid oluna. Yine mütenebbih olmayanların sefineleri ellerinden alınub ve müstahik olan riâale Kapudan Paşalar arz eyleyüb nizâmlarına ve her zümrenin muktaziyyât-ı tabakât ü derecâtını mürâ'at ve sadâkat ü istikamet üzere olanlara isti'dâd ü istihâllerine göre vech-i cemil ile mükafat eyleye. Nush u pende ve ta'n u tevbîhe muhtaç olanları muktezâ-yı hâle göre tehdid ü tedîb ile hüsn-i hâle terğib eyleyüb isâ'et ü hıyanet ve fesâd u şekâvete cesaret idenleri vuku' üzere Der-i devlet-medârıma arz eyleye ki cezaları tertîb oluna.

Ve kapudane-i hümâyun ve patrona ve ri'yâle kapudanları dahi alâ hasebi'l-'âde zâbıt-ı râşid ve memurun- bih oldukları hidemâta muktezâ-yı sadâkat ü istikâmeti râsıt olalar. Ve eğer kapudan-ı deryâ ve eğer sâir kapudanan ve rüesânın mucib-i in'izal olur halleri zuhur etmedikçe azl olunmayub bi-iradetillahi te'âlâ hulûl-i ecel-i mukadder veyahut mücibât-ı azl ü hacrden olan hıyanet ü cinayet misüllü sebep-i âhar ile deryâ kapudanlığı gayra verilmek lazım geldikte fenn-i derya ve ahvâl-i ricâl-i donanmaya vukûfu olmayan kara Paşa'larından zinhâr ve zinhâr birine verilemeyüb, ol vakitte kapudâne-i hümâyun kapudânı her kim bulunur ise yoliyle ana tevcih ü taklid oluna.

Ve kapudâne kapudanlığı patrona kapudanına ve kezâlik patrona kapudanlığı dahi ri'yâle kapudanına verilüp, bu vech üzere yollarıyla hareket eyleyeler. Farazâ kapudane kapudânı bir takrîb ile ol gedikde bulunub istihkâk u istihâli bulunmaz ise patrona ve ri'yâle kapudanlarından her hangısı aslah ü elyak ise cümle ittifakıyla vekil-i saltanat-ı uzma re'y ü tedbiriyle ana tevcih oluna. Lâkin kapudane

kapudanı müstehk u müsta'idd ise ağrâz-ı fâside tahallülü ile bir vech ile gadr olunmak ihtimâli olmaya. Kapudane kapudanı sadâkat ü istikâmet ve fenn-i deryâda mahâret ile ma'ruf ve müstahik olmağla yoluyla kapudan olup, patrona kapudanı kapudaneye ve riyâle kapudanı patronaya kapudan oldukta riyâle kapudanlığı dahi ecanibe verilmeyüb, sair kalyon kapudanlarından birine tefviz olunmak mukteziyyat-ı nizâmıdan ve lâzımı'l ihtimâm olan mehâmdan olmağla cümle rüesa ve kapudanların kârdânları Kapudan Paşa huzurunda akd-i meclis-i meşveret edüp, beynerinde riyale kapudanlığına ehakk u ahra olanı istikra eyleyeler ve mücerred eskiliğe i'tibar olunmayub, hem atik ve telîd ve hem celid ü reşidleri ihtiyâr oluna. Eğer içlerinde bu iki hâleti câmi' kimesne bulunmaz ise reşâd u sedâd tarafı tercih olunub, cümleden âkıl ü dâna ve seçi' ve kâr-âzmâ olanı intihâb oluna ki silsileleri hasebiyle yolu deryâ kapudanlığına vâsıl ve ol dereceye nâil olur ise donanmâ-yı hümayunumu âhar donanma ile kavuşturmağa ve ayırmağa ve götürüp getürmeğe kudreti ve deryâ kapudanlığı umurunun hall ü akdine liyâkati ola. Ve üslub-ı mergüb üzere riyâle kapudanlığı içlerinden birine cümlelerin ittifağıyla karâr-dâde olduktan sonra, Kapudan Paşa dahi der-i devlet-medârıma arz edüp, vekil-i mutlakım re'yi ile arzı mücebince tevcih oluna.

Ve ceng esnalarında Kapudan Paşalar başardaya süvâr olmayub, bina olunan kebir kalyona üç fener-i zafer-fer ve üç bayrak-ı Nusret-eser vaz' edüb, ana süvâr olup ana baş kapudan tesmiye oluna. Evvelki kapudâne ikinci kapudâne olup, ana yine kapudâne kapudânı süvâr ola.

Ve cengde mecruh olanlara istedikleri mahalden vazîfeler tekâ'üd verilüp kayırıla. Eyyâm-ı sulhde deryâ kapudânlarına de'b-i kadîm üzere yine başarda-i hümayun câygâh ola. Ve sâir kapudânlıklardan birisi dâhi eğer tatarruk-ı memât ve eğer mücibât-ı azlden olan cinâyât hasebiyle mahlûl oldukta, yerine kapudânın baş reisi ol kalyona kapudân olup, sair kalyonların rüesası dahi bi-şarti'l-istihkâk silsile ile hareket eyleyeler.

Ve münhalle olan reis gedikleri kapudâne-i hümayun ve sâir kalyonlarda olan aylakçıyândan reislik fenninde ma'lûmât ü mahâreti olanlara ve yolu geldikte işe yarar kimesneye verile. Ve topçubaşılık mahlûl oldukta topçular kethüdası topçubaşı ve topçu neferâtından atik ü erşedi kethüda ola. Ve ziyade yevmiyeye mutasarrıf olan zâbitlerin gedikleri mahlûl oldukta, muktezâ-yı tariki üzere ol gedüğe isti'dâd ü istihkâkı olanlar nasb olunub, şefâ'at ü recâ ve vesâil-i uhrâ ile terk-i evla olunmayub, yoluyla müstehik olanlara gadr olunmaya. Bâ-husûs ecânib idhâlinden ziyâde ihtirâz oluna. Ve eğer Kapudân Paşa ve sâir kapudanlar dâ'ıye-i tama' veya sebeb-i âhar ile tertib ü ta'yîn olunan kalyonlar neferâtını zinhâr ve zinhâr taklîl eyleyemeyüb, her kalyon için ta'yîn ve takvim olunan neferât ü mühimmatları bi't-tamâm tekmlil oluna.

Ve erbâb-ı gazâ ve ashâb-ı vegâya zafer ale'l-a'dâ, itâ'at-ı emr-i Hüda ve mütaba'at-ı şerîat-ı garrâya mebni olmağla, cümle donanma-yı hümayunum ricali evamir ü nevâhiye imtisâl ile istihsâl-i salâh-ı hâle sa'y-i belîği ve cidd-i bî-dirîği eyleyüb ve kalyon ağaları, hususa başağa olan kimesne ziyâde dindâr ve zabt u rabt hususunda kaviyyü'l-iktidar olup levendâtı gereği gibi zabt u rabt ile ibadu'l-lâhın ıyal ü a'râzlarına ta'arruzdan ve hilâf-ı şer'-i şerif ta'addiye tasaddiden men' ü zecr eyleyeler.

Ve kalyonlar Cezayir'den ve yalılardan birine yanaşub lenger-endâz-ı aram olduklarında, her kalyonun zabitleri neferâtını bir hoş zabt edüp ol mahallin civarında bulunan kasabât u kurra ahalisine hilâf-ı şer'i şerif te'addiden ve şekâvet ü fesâda tasaddiden men'lerinde ziyâde ihtimâm eyleyeler. Ba'de't-tenbih şekâvetten münzecir olmayub, zâbitlerine her kim muhâlefet ederse cümle donanmâ-yı hümayunum ricâlî ittifağ ile i'ânet eyleyüb, ahz u habs ve ta'zir ü te'dib ile cezasın tertib eyleyeler.

Ve bast u temhîd olunan kâ'ide daima mer'î ve düstürü'l-amel olup, her kim buna mugayir hareket ve hilâfına kasd u niyyet ederse der-i devlet-medârıma arz olunub iktizâsına göre mücâzât oluna ki, bu defterde bast olunan kâ'ide ila maşallah mer'î ve tağyir ve tahriften me'mun u mahmi olup, her mâdde yerlü yerince edâ oluna. Ve kalyonların neferâtları hususunda dahi vakt ü hale göre dikkat olunub esnâ-yı ceng ü sulhta iktizâ etdüğü vech üzere ve kalyonların sagir ü kebirine göre neferâtları tertib olunub bir vech ile nizâm u intizâm verile. (BOA, MAD. 112, s. 18-23; BOA, D. BŞM. TRE, 14599, s. 1-9)

(Kaynak: İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*, Küre Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2010, s. 185-189)