

18.YÜZYILDA RODOS'TA GEMİ İNŞASI (1770-1792)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HÜSEYİN KICALI

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TARİH
ANABİLİM DALI**

**MERSİN
TEMMUZ - 2019**

18.YÜZYILDA RODOS'TA GEMİ İNŞASI (1770-1792)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HÜSEYİN KICALI

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

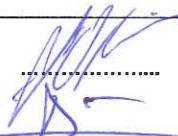

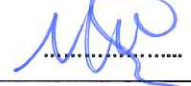
**TARİH
ANABİLİM DALI**

**Danışman
Doç. Dr. ŞENAY ÖZDEMİR GÜMÜŞ**

**MERSİN
TEMMUZ - 2019**

ONAY

Hüseyin KICALI tarafından Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ danışmanlığında hazırlanan "18. Yüzyılda Rodos'ta Gemi İnşası (1770-1792)" başlıklı çalışma aşağıda imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından oy birliği ile Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Görevi	Ünvanı, Adı ve Soyadı	İmza
Başkan	Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ	
Üye	Doç. Dr. Ayşe ATICI ARAYANCAN	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Mehtap ERGENOĞLU	

Yukarıdaki Jüri kararı Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 11/07/2019 tarih ve 2019/34 sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Süleyman DEĞİRMEN
Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü



Bu tezde kullanılan özgün bilgiler, şekil, tablo ve fotoğraflardan kaynak göstermeden alıntı yapmak 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu hükümlerine tabidir.

ETİK BEYAN

Mersin Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliğinde belirtilen kurallara uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada,

- Tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlâk kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Başkalarının eserlerinden yararlanması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- Atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak kullandığımı,
- Kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Bu tezin herhangi bir bölümünü Mersin Üniversitesi veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı,
- Tezin tüm telif haklarını Mersin Üniversitesi'ne devrettiğimi beyan ederim.

ETHICAL DECLARATION

This thesis is prepared in accordance with the rules specified in Mersin University Graduate Education Regulation and I declare to comply with the following conditions:

- I have obtained all the information and the documents of the thesis in accordance with the academic rules.
- I presented all the visual, auditory and written informations and results in accordance with scientific ethics.
- I refer in accordance with the norms of scientific works about the case of exploitation of others' works.
- I used all of the referred works as the references.
- I did not do any tampering in the used data.
- I did not present any part of this thesis as an another thesis at Mersin University or another university.
- I transfer all copyrights of this thesis to the Mersin University.

10 Temmuz 2019 / 10 July 2019

İmza / Signature

Hüseyin KICALI

ÖZET

Akdeniz’de uzun yıllar hüküm süren Osmanlı Devleti, güçlü bir donanmaya sahip olabilmek için başta İstanbul olmak üzere birçok noktada gemi inşa faaliyetlerini sürdürmüştür. Çalışmamızda bu merkezlerden biri olan Rodos’ta Osmanlı donanması için gemi inşa süreci 1770-1792 tarihleri ile sınırlı tutularak incelenmektedir. Tezin birinci bölümünde Osmanlı’da kullanılan kürekli ve yelkenli gemiler ve bu gemilerin inşası hakkında bilgi verilmekte, ikinci bölümde de söz konusu tarihler arasında Rodos’ta donanma için inşa edilen gemiler açıklanmaktadır. Bu çalışmada 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı sırasında meydana gelen 1770 Çeşme Deniz Savaşı’ndan sonra 1787-1792 tarihinde yine Rusya ile yapılan savaşa kadar olan süreçte Rodos’taki gemi inşa faaliyetleri işlenmiştir. Böylece Osmanlı Devleti’nin Akdeniz ve Karadeniz’de karşı karşıya geldiği Rus deniz gücü karşısında donanmasını güçlendirmek üzere nasıl bir politika izlediği Rodos örneğinde incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kalyon, Rodos, Tersâne-i 'Âmire, 1770 Çeşme Deniz Savaşı.

Danışman: Doç Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Tarih Anabilim Dalı, Mersin Üniversitesi, Mersin.



ABSTRACT

The Ottoman Empire, reigned for long years in the Meditterreanean Sea, maintained ship building in many centers, especially in İstanbul to have a strong navy. In this study, ship building for the Ottoman Navy in Rhodes, one of these centers, is analysed by narrowing down between 1770 and 1792. In the first part of the thesis, the information about oared ships and sailing ships used in the Ottoman Navy and building processes of these ships is given. In the second part of the thesis, ships built for the navy in Rhodes from Çeşme Marine Warfare, occurred during Ottoman- Russian War between 1768 and 1774, to another Ottoman- Russian fight occurred between 1787 and 1792 is studied. In this way, how a policy the Ottoman Empire pursued to strengthen their navy aganist the Russian they faced in both Meditterreanean Sea and Black Sea is studied.

Key Words: Galleon, Rhodes, Tersâne-i 'Âmire, 1770 Çeşme Marine Warfare.

Advisor: Doç Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Department of History, Mersin University, Mersin.



TEŞEKKÜR

İnsanoğlunun denizcilik konusunda tarih boyunca daima faaliyetlerinin olduğu, bilhassa denizlere sahip olan devletlerin gerek ticari gerekse askeri konularda büyük bir güce sahip oldukları görülmüştür. Bu güce sahip olmanın iyi bir donanmaya sahip olmakla elde edilebileceği, iyi bir donanmanın da başarılı ve organize bir gemi inşa faaliyeti ile olacağı açık şekilde bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin uzun yıllar Akdeniz, Karadeniz, Tuna Nehri gibi bölgelerde hâkimiyet kurduğu ve rakip donanmalarla mücadele ettiği görülmektedir. Tabii ki bu mücadele gücünün arkasında iyi ve organize bir gemi inşa faaliyeti bulunmaktadır. Ancak zaman zaman bu mücadelelerde Osmanlı donanması büyük zararlar görmüş, donanma gemilerini yenilemek, yerine yenilerinin inşa edilmesi gerekmiştir. Bu hususta bilenen büyük örneklerden biri 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı sırasında meydana gelen 1770 Çeşme Deniz Savaşı'dır. Bu çalışmada ise 1770 Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra yanan donanmanın yeniden teşekkülü için Rodos'ta meydana gelen gemi inşa faaliyetlerine, 1770-1792 tarihleri arası değinilmiştir.

Çalışma iki ayrı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde Rodos Adası'nın coğrafi konumu, tarihsel gelişimi, Osmanlı Devleti'ne katılması ve Osmanlı toprağı olmasıyla bölgenin yönetim tarzı konularına değinilmiştir. Çalışmanın birinci bölümünde XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde gemi inşası konusu işlenmiştir. Bu bölüm kendi içinde alt başlıklara ayrılmıştır. Birinci bölümün ilk kısmında Osmanlı donanmasına hizmet veren Kürekli ve Yelkenli Gemiler hakkında bilgiler verilirken, ikinci bölümde ise gemi inşa ve donanımında kullanılan malzemeler ile gemi inşasında görevli personel konularına yer verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümüne gelindiğinde; XVIII. Yüzyılda 1770-1792 yılları arası Rodos'ta gemi inşası hakkında bilgi verilmiştir. Burada ilk olarak büyük donanma gemilerinden kalyon inşası konusuna değinilirken, bu başlığı bir diğer büyük donanma gemisi olan fırkateyn takip etmiştir. Diğer kısımda ise; ince donanma gemileri hakkında bilgi verildikten sonra, son olarak da tüccar gemilerine değinilmiştir.

Öncelikle tez konusunun belirlenmesinde ve araştırma sürecin de yardımcı olup, sonsuz desteklerini esirgemeyen Doç. Dr. Şenay Özdemir GÜMÜŞ'e, Dr. Öğr. Üy. Mehtap ERGENOĞLU'na, maddi manevi desteklerini esirgemeyip her zaman arkamda duran Babam İsmet KICALI ve tüm ailem ve arkadaşlarıma teşekkürü bir borç bilirim.

Hüseyin KICALI

Mersin- Haziran 2019

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇ KAPAK	i
ONAY	ii
ETİK BEYAN	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	viii
HARİTA ve GÖRSELLER DİZİNİ	ix
KISALTMALAR ve SİMGELER	x
1. GİRİŞ	1
2. 18. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİNDE GEMİ İNŞASI	14
2.1. Kürekli ve Yelkenli Gemiler	14
2.1.1. Kürekli Gemiler	14
2.1.1.1. Büyük Donanma Gemileri	15
2.1.1.2. İnce Donanma Gemileri	17
2.1.2. Yelkenli Gemiler	19
2.1.3. Osmanlı Donanmasında Yelkenli Gemilere Geçiş: Kürekli- Yelkenli Tartışmaları	21
2.2. Gemi İnşası	24
2.2.1. Gemi İnşa ve Donanımında Kullanılan Malzemeler	25
2.2.1.1. Âhen-i Ham	25
2.2.1.2. Kereste	26
2.2.1.3. Sütun ve Seren	28
2.2.1.4. Kalafat Malzemeleri	29
2.2.1.5. Yelken Bezi	30
2.2.1.6. Diğer Malzemeler	31
2.2.2. Gemi İnşasında Görevli Personel	32
3. 18. YÜZYILDA RODOS'TA GEMİ İNŞASI	35
3.1. Büyük Donanma Gemileri	35
3.1.1. Kalyon İnşası	35
3.1.1.1. İnşa Memuru	36
3.1.1.2. Âhen-i Ham	39
3.1.1.3. Kereste	41
3.1.1.4. Seren ve Sütun	44
3.1.1.5. Kalafat Malzemeleri	45
3.1.1.6. Personel	47
3.1.1.6.1. Yevmiye ile Çalışan	48
3.1.1.6.2. Ulufe(Aylık) Hesabı İle Çalışan	50
3.1.2. Fırkateyn	52
3.2. İnce Donanma Gemileri	55
3.2.1. 1768 Yılında İnce Donanma Gemileri (Şahtur, Celbe)	55
3.2.2. İşkampoye ve Fırkate	56
3.2.3. Kırlangıç	59
3.3. Tüccar Gemileri	61
4. SONUÇ	62
KAYNAKLAR	64
EKLER	68
ÖZGEÇMİŞ	71

TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 3.1. 25 Haziran 1770 (H. 1 Rebî'ü'l-evvel 1184) Tarihinden Şubat-Mart 1775 (H. Zîl-hicce 1188) Tarihine Kadar Rodos Adası Karyelerinden Kalyon İnşası İçin Tedarik Olunan Kereste	42
Tablo 3.2. <i>Kalyon-ı Sâni</i> ve <i>Kalyon-ı Sâlis</i> İçin Mübâya'a Olunan Kereste	43
Tablo 3.3.25 Haziran 1770 (H. 1 Rebî'ü'l-evvel 1184) Tarihinden Şubat-Mart 1775 (H. Zîl-hicce 1188) Tarihine Kadar Tedarik Edilen Kalafat Malzemesi	46
Tablo 3.4. <i>Kalyon-ı Sâni</i> İçin Mübâya'a Olunan Kalafat Malzemesi	46
Tablo 3.5. <i>Kalyon-ı Sâlis</i> İçin Mübâya'a Olunan Kalafat Malzemesi	46
Tablo 3.6. <i>Kalyon-ı Sâni</i> 1777 Kasım (H. Şevvâl 1191) Ayı Dördüncü Haftası Yevmiye Ücretleri	48
Tablo 3.7. <i>Kalyon-ı Sâni</i> İçin Çalışan Kalafatçı ve Kalafatçı Kalfasının Yevmiye Ücretleri	49
Tablo 3.8. <i>Kalyon-ı Sâlis</i> 1779Haziran (H. Cemâziyye'l-evvel 1193) Ayı Üçüncü Haftası Yevmiye Ücretleri	49
Tablo 3.9. <i>Kalyon-ı Sâlis</i> İçin Çalışan Kalafatçı ve Kalafatçı Kalfasının Yevmiye Ücretleri	50
Tablo 3.10.Mayıs-Haziran 1779 (H. Cemâziyye'l-evvel 1193) İtibaren <i>Kalyon-ı Sâlis</i> Kapudanına Verilen Aylık	51
Tablo 3.11.Kereste Kat'i İçin Dağ Reislerine Verilen Aylık Ücret	51
Tablo 3.12.13 Haziran 1791(H. 11 Şevvâl 1205)- Temmuz Ağustos 1792 (H. Zîl-hicce1206) Tarihleri Arası İnşa Olunan Fırkateyn İçin Kullanılan Kalafat Malzemesi	54
Tablo 3.13.1768 (H. 1182) Yılı İnce Donanma-yı Hümâyûn İçin İnşa Olunan Gemi Sayıları ve Türleri	56
Tablo 3.14.19 Adet İşkampoye 5 Adet Fırkate Sefinesi İçin Tedarik Edilen Kalafat Malzemeleri	58
Tablo 3.15.1787-1788 Yıllarında İnşa Olunan Kırlangıç Sefineleri	60

HARİTA ve GÖRSELLER DİZİNİ

	Sayfa
Harita 1. Rodos Adası Haritası	68
Görsel 2.1.XVIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Kalyonu	35
Görsel 3.2.Bir Osmanlı Fırkatesi	57
Görsel 3.3. Osmanlı Donanmasında Kırlangıç	59
Görsel 4.10 Oturaklı (20 Kürekli) Küçük Bir Fırkate	69
Görsel 5.XVIII. Yüzyılda Osmanlı Fırkateyni	70



KISALTMALAR ve SİMGELER

Kısaltma/Simge	Tanım
age	Adı geçen eser
agm	Adı geçen makale
agt	Adı geçen tez
AE.SABH.I.	Ali Emiri Abdülhamit I
AE.SMST.III	Ali Emiri Mustafa III.
AE.SSLM.III	Ali Emiri Selim III.
bkz.	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	Cilt
C.BH	Cevdet Bahriye
çev.	Çeviri
D.BŞM.TRE.	Baş Muhasebe Tersane Emimi Kalemi Defterleri
der.	Derleyen
DİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
ed.	Editör
gös. yer.	Gösterilen yer
H.	Hicri
I	Issue (Sayı)
kg	Kilogram
km	Kilometre
m	Metre
M.	Miladi
MÖ	Milattan Önce
nr.	Numara
s.	Sayfa
S.	Sayı
sad.	Sadeleştiren
ss.	Sayfadan sayfaya
V.	Volume (Cilt)
vb.	Ve benzeri
vd.	Ve diğerleri
vs.	Ve sair
yay. haz.	Yayına hazırlayan

Çalışma İçin Kullanılan Para, Ağırlık ve Uzunluk Ölçüleri

40 Para(pare)	1 kuruş
1 kantar:	33 kilogram
Zira	0,758 metre
1 Deniz Mili	1.852 metre

1. GİRİŞ

Günümüzde Yunanistan sınırları içinde yer alan Rodos Adası, güneydoğudan kuzeybatıya doğru uzanmaktadır. Dikine uzunluğu 80 km² iken genişliği ise 38 km²'dir.¹ Yaklaşık olarak 1400 km² yüz ölçümüne sahiptir.² Türkiye'ye güneybatı sahillerinden 18 km mesafede bulunan Rodos Adası, Yunanistan'ın başkenti Atina'ya yaklaşık olarak 400 km mesafede yer almaktadır. Marmaris'e 31 mil, Fethiye Limanı'na 48 mil, mesafede bulunmaktadır.³ Rodos Adası'nın en yüksek noktası 1215m ile Atairo zirvesidir.⁴ Burayı Akramitay ve İlya noktaları takip etmektedir. Bölgenin en uzun ve göze çarpan Akarsuyu Fisika nehridir. Arazi yapısı olarak dağlık, ağaçlık ve verimli topraklara sahiptir. Aynı zamanda bölgede Akdeniz iklimi hâkimdir. Günümüzde zeytin ağaçlarının çoğunlukta olduğu bölgede çam ağacı, limon ve portakal ağaçlarının da bulunduğu ancak geçmişten günümüze çeşitli nedenlerden dolayı değişikliğe uğradığı görülmektedir. Osmanlı döneminde bölge halkı için zeytin ve incir üretimi gelir kaynağı oluştururken, sahil kesiminde çam ormanlarının varlığı göze çarpmaktadır.⁵

Bulunduğu konum itibariyle bölge Kuzey Afrika'dan Sicilya bölgesine, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Nil Nehri'ne kadar bütün deniz yollarının kesişim noktasında olmakla birlikte, Ege Denizi'nin güneydoğusunda yer alan Onikiada⁶ grubunun en büyüğü ve yönetim merkezi halindedir. Bu özelliğiyle de Akdeniz- Ege ticaretinde önemli bir üs bölgesi olmuştur.⁷

Rodos Adası, bulunduğu konum itibariyle Akdeniz adaları için de karakol görevi görmektedir. Askeri üs olmakla birlikte iyi bir korsan gözetleme merkezi olarak da göze çarpmaktadır. Çevresindeki diğer bölgelerinde güvenlik sorunlarının çözümü için odak

¹ Ada coğrafi konum olarak 35 derece 50 dakika 36 derece 30 dakika kuzey paralelleri 27 derece 40 dakika 28 derece 20 dakika enlemleri arasında yer almaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Savaş Songur, *XVI. Yüzyılda Rodos Adası ve Akdeniz'deki Önemi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi İstanbul, 1999, s. 1.

² Cemalettin Taşkıran, *Oniki Ada (Hatalı Kararlar, Acı Kayıplar)*, Babıali Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2007, s. 32.

³ Bölgenin stratejik konumu itibariyle önemli merkezlere olan mesafesini bilmek fayda sağlayacaktır. Bundan hareketle bölge deniz yolu ile İstanbul'a 600 mil, Çanakkale'ye 305 mil, Atina'ya 270 mil, Mısır'a 360 mil, Kıbrıs- Magosa'ya 300 mil, Girit- Kandiye'ye 200 mil, Fransa- Marsilya'ya 1400 mil mesafede yer almaktadır. Ali Fuat Örenç, *Yakın Tarihimizde Rodos Adası*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2001, ss. 2-4.

⁴ Machiel Kiel, "Rodos", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.35, İstanbul, 2008, s. 155.

⁵ Songur, *agt*, s. 1-2.

⁶ Rodos merkezli Onikiada grubu Avrupa kaynaklarınca Güney Sporadlar, Grekçe Dodeca- Nissas, Arapça Cezair-i İsna-Aşer şeklinde de isimleri zikredilmektedir. Bu bölgeyi başta Rodos olmak üzere; Patmos, Lipsos, Leros, Kilimli, İstanköy, Astropalya, İncirli, İlyaki, Sömbeki, Herke, Kerpe, Kaşot adalarını kapsamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Şerafettin Turan, "Rodos ve 12 Ada'nın Türk Hâkimiyetinden Çıkışı", *Bellekten*, C. 29, S. 113, Ocak, 1965, ss. 77-119.

⁷ Örenç, *agt*, ss. 2-4.

noktasıdır. Bu hususta kıyı yapısının müsaitliği de göz önünde bulundurulduğunda iyi bir nakliye merkezi olmuştur.⁸

Rodos adının kökeni, bölgede bulunan güller ve çiçeklerden dolayı Grekçe Rhodon:gül ve Poseidon'un kızı Rhodes' den gelmektedir⁹. İtalyancada Rodi, Türkçede Rados (Rodos) şeklinde geçmektedir.¹⁰Rhodes adının "rod" olarak yazıya geçirilmesiyle Fenike dilinde yılan anlamına geldiği bilinmektedir. Bundan dolayı Fenikelilerin Rodos'a Yılan Adası ve yahut Yılanlı Ada anlamında gésirath rod¹¹ dedikleri bilgiler arasında yer almaktadır. Daha sonra Yunan halkı gül anlamında Rados demişlerdir. Yunan dilinde adanın gerçek ismi ise Rados'tur. Daha sonra bölge Osmanlı hâkimiyetine girince ismi Rados olarak kullanılmaya devam etmiş, sırasıyla İngilizler ve Fransızlar Rod, İtalyanlar Rodi, Hıristiyanlar ise Rodos olarak bölgeyi isimlendirmişlerdir.¹²Bir başka rivayete göre ise Rodos ismi için; Rodos Perisi ve Helios'un üç torunu adayı paylaşarak kurdukları üç şehre doğuda Lindos, batıda Kamiros, Kuzey de ise Yalisos isimlerini vermişlerdir. Rodos Adası'nın ise balıkçı sığınağı alanı olarak kaldığı için Rodos denildiği ileri sürülmektedir.¹³

Bölge hakkında çeşitli rivayetler bulmak mümkün olmakla birlikte, bölgenin tarihi Truva Savaşı'ndan sonra belirmektedir. Rodos Adası'nın oluşumuyla ilgili çeşitli rivayetler dile getirilmektedir. Bunlardan ilki; Rodos Adası'nın dünyanın yaratılışından beri var olduğu ve bataklıktan meydana geldiği zamanla bu bataklığın güneşinde etkisiyle kurduğu, diğeri ise; aslında adanın denizin altında olduğu ve zamanla meydana çıktığı, en son rivayet ise; volkanik patlamalardan meydana geldiği şeklindedir.¹⁴

Rodos'ta bilinen ilk siyasal güç MÖ II. bin yılında Ege Adaları ve çevresinde güçlü bir devlet haline gelen Giritlilerdir. Giritliler, MÖ 1700'lü yıllarda Rodos hariç Thera ve Değirmenlik bölgesinde egemenlik kurmuşlar ve bu egemenlik MÖ 1400 yıllarına değin devam etmiştir. Bu tarihten MÖ 1200 yıllarına kadar siyasi açıdan Ege bölgesinin en büyük temsilcisi Akhalar olmuştur. Gemi yapımında maharetli olan Akhalar Anadolu kıyılarına kadar gelmiş, Bozcaada ve Midilli bölgelerine hâkim olmuşlardır. Ayrıca, Sakız, İstanköy ve Kalimnos adalarındaki buluntular bu adalardaki Akha istilasını ihtimalini güçlendirmektedir. Bölge kavimler göçünden sonra da Dor'ların istilasına uğramıştır. Yaşanan tüm gelişmelere rağmen Rodos Adası'nın ticari, askeri, stratejik önemi hiçbir zaman kaybolmamıştır. Bu açıdan Yunanlılar deniz ticareti için

⁸ Bülent Çelik, Uğur Ünen , "XVIII. Yüzyılda Rodos'un Sosyo-Ekonomik, Dini ve Kültürel Durumu", *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.2, S.2, Aydın, 2015, ss. 52-54.

⁹ Songur, *agt*, s. 5.

¹⁰ Kiel, *agm*, s. 155.

¹¹Telaffuzu: Ceziret Rod.

¹² Uğur Ünen, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2013, s. 3.

¹³ Songur, *agt*, s. 5.

¹⁴ Necati Avcı, *Tarih Süresince Rodos*, İlahiyat Yayınları, Ankara, 2007, s. 21.

Rodos, Girit ve Kıbrıs'ı üs olarak seçmişlerdir.¹⁵ Nihayetinde MÖ 408 yılında Miletli "Mimar Hippodamos'un" planları ve önderliğinde Rodos şehri kurulmuştur.¹⁶

MÖ 394 yılına gelindiğinde tarihte Atina-Sparta savaşı zuhur etmiş ve Atinalılar kazanmıştır. Muharebeyi kazanan Atinalılar, Rodos Adası'na gelerek Rodos halkı ve yöneticileri ile uzun uğraşlar sonucu anlaşma imzalamışlardır. Uzun yıllar şehir devleti olarak var olan Rodos, MÖ 197-200 yılları arasında gerçekleşen II. Makedonya savaşında Roma tarafında yer almış ve bu sayede Karia ve Lykia bölgesine hâkim olmuştur. Uzun süre Roma ile savaşlara katılan ve Roma'nın yanında yer alan Rodos, 470 yılında İsaüralılar tarafından istila edilmiştir. Roma hâkimiyeti süresince durağan bir dönem yaşamış, neticede 612 yılında Doğu Roma İmparatorluğu hâkimiyetine geçmiştir.¹⁷

İslamiyet'in yayılması ve Müslüman Arapların güçlenip İstanbul'u alma çabaları Rodos Adası için de önemli bir dönüm noktası olmuştur. Zira tarihin çeşitli dönemlerinde meydana gelen ikili mücadeleler bu dönemde Hıristiyan-Müslüman şeklinde olmuştur. Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'u alma amacıyla olan Arap Müslümanlar Rodos'u hâkimiyet altına almanın İstanbul'u kuşatmanın bir aracı olarak görmüşlerdir.¹⁸ Bu nedenle XV. Yüzyıldan IX. Yüzyılın ortalarına kadar Rodos Adası Müslüman Arapların hedefi haline gelmiştir.¹⁹

Müslüman Arapların Rodos ile ilk münasebetleri Emevi Devleti hükümdarı Muaviye döneminde olmuştur. 653 yılında Rodos kıyılarına gelen Ebu Süfyan'ın kumandasında Müslüman Araplar Rodos halkının direnişine karşın bölgeyi zapt etmiştir. Bu sefer sırasında Müslüman Arapların çok kalabalık ve güçlü bir donanma ile geldiği ve gemi sayılarının yaklaşık olarak 700 olduğu söylenmektedir. Müslüman Arapların Rodos Adası'nda ne kadar süre kaldıkları tam olarak bilinmemekle birlikte kronikler, adanın yaklaşık olarak 26 sene Arapların elinde kaldığını yazmaktadır. 679 yılında meydana gelen fırtınada zarar gören Emevi donanmasının Antalya'dan Suriye'ye çekilmesi ve Muaviye ile IV. Konstantin arasında yapılan anlaşma gibi gelişmeler kroniklerin verdiği bu 26 senelik süreyi doğrulamaktadır. Bu sürenin dolmasıyla Müslüman Arapların bölgeden çekilmesi ve bölgenin Müslüman korsanlardan korunması için Rodos'ta hâkim güç olan Bizans tarafından II. Jüstinyanus yöneticilik görevine getirilmiştir.²⁰ İlerleyen tarihlerde Rodos Adası 1309'da Saint Jean şövalyelerinin hâkimiyetine kadar Bizanslılar, Cenevizliler ve Venedikliler arasında çekişmelere sahne olmuştur. Bu dönemde bölge de siyasi yönden durağanlık hâkimdir. Rodos Adası'nın ticari açıdan stratejik bir

¹⁵ Örenç, *agt*, ss. 5-6.

¹⁶ Sungur, *agt*, s. 6.

¹⁷ Örenç, *agt*, ss. 10-11.

¹⁸ Sungur, *agt*, s. 7.

¹⁹ Kiel, *agm*, s. 155.

²⁰ Ziver Bey, *Rodos Tarihi*, (çev: Harid Fedai), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013, ss. 32-33.

konumda olması İtalyan şehir devletleri olan Ceneviz ve Venedikliler ile dönemin güçlü siyasi aktörü Bizans arasında rekabetin ana nedenini teşkil etmiştir.²¹

Rodos'ta 1309-1522 yılları arası hüküm süren Saint Jean Tarikatı, I. Haçlı Seferi'nden sonra Kudüs'e yerleşen ve Haçlılar tarafından hayır amaçlı kurulan bir teşkilattir. Teşkilat, hastaları iyileştirmek, eğitim-öğretim vermek ve yoksullara yardım etmek gibi çeşitli yardım faaliyetlerinde bulunmuştur. Saint Jean adının kökeni hakkında kesin bir bilgiye erişilemezken, Kudüs'te kurulan büyük bir hastaneye ve katedrale verilen Saint Jean²² adından sonra topluluğun adı bu şekilde kalmıştır. Saint Jean kuruluşunun başında bulunan kişiye Üstad (Magister) adı verilmiştir.²³ Hayırsever bir sivil toplum örgütü olarak bu teşkilat aslında ilk başlarda şövalyelik kavramında çok uzakta idi. Haçlı Seferleri sırasında bazı şövalyelerin bu kuruluşa girmesiyle teşkilat arasında şövalyelik yayılmış ve savaşçı bir yön belirlenmiştir. Saint Jean Şövalyeleri ilerleyen süreçte Avrupa'nın önde gelen savaşçıları haline dönüşmüşlerdir.²⁴

Haçlı Seferleri ile Hıristiyanların eline geçen Kudüs, 1187 yılında geri alınmıştır. Ancak Hıristiyan toplumu uzun süre boyunca Kudüs şehri sevdasından vazgeçmemiştir. Bunun bir sonucu olarak Kudüs'ü yeniden ele geçirmek düşüncesiyle bir sefer düzenlenmiş ancak istediğini alamayan Haçlı Ordusu Akka tarafına çekilmişlerdir. Daha sonra Müslümanlar tarafından buradan da çıkarılan şövalyelerin bir sonra ki durağı Kıbrıs Adası olmuştur. Uzun bir süre Kıbrıs'ta kalan şövalyeler, hem Kudüs ve Akka yenilgilerini unutturmak hem de daha özgür bir hareket alanı bulabilmek için Rodos Adası'na yönelmişlerdir. Bu amaçla Bizans Kralı II. Andronikos'a bir heyet gönderilmiş ve Rodos Adası'nın kendilerine bırakılması istenmiştir. Bu isteğin kabul görmemesi ile Kudüs'ün geri alınması için gönderilen şövalyeler topluluğu 1309 yılında Rodos Adası'nı ele geçirmişlerdir. Bu tarihten sonra isimleri Rodos Şövalyeleri olarak anılmaya başlanmıştır.²⁵ Rodos Adası artık Ziver Bey'in ifadesiyle "Re'isü'r Rü'esa" yani "Baş reis'lik"²⁶ unvanıyla yönetilmeye başlanmıştır.

²¹ Kiel, *agm*, s. 156.

²² Aziz Vaftizci Yahya anlamına da gelmektedir.

²³ Ebru Altan, "Templier ve Hospitalier Şövalye Tarikatlarının Kuruluşu" *Belleten*, C. 66, S. 245, Nisan, 2002, s. 89.

²⁴ Ünen, *agt*, s.15.

²⁵ Avcı, *age*, ss. 57-61, Ünen, *agt*, s. 15, Ziver Bey, *age*, s. 51.

²⁶ Baş reisler askeri prensliklerden kurulu olan meclis reislerinden seçilirdi. Bu Baş reisler kronolojik sırasıyla isimler ve görev tarihleri şu şekildedir;

- 1) Foulques de Villaret (Folk Dö Vellart) 1309-1319.
- 2) Helion De Villeneuve (Heleon Dö Vellano) 1319-1346.
- 3) Dieudonne De Gozon (Deodone Dö Gozon) 1346- 1353.
- 4) Pierre Dö Cornelian (Pier Dö Kornilyan) 1354- 1355.
- 5) Roger De Pins (Rojer Dö Pen) 1355- 1365.
- 6) Raymond Perencie (Raymon Peranje) 1365- 1374.
- 7) Robert De Jullian (Robert Dö Jölyan) 1374- 1377.
- 8) Jan Ferdinand D'Heredia (Jan Ferdinand Deredya) 1377- 1396.
- 9) Philibert De Naillac (Filiber Dö Nalyak) 1396- 1421.
- 10) Antoine Fluvian (Antuvan Flovyan) 1421- 1437.

Müslüman devletlerin bölge ile münasebetleri XII. Yüzyılda yapılan girişimler ile kalmamış ve ilerleyen yıllarda hem İslamiyet'i yaymak hem de şövalyeleri Rodos Adası'ndan çıkarmak için Memlûklüler- Alanya Türkmen Beyleri ile işbirliği yapmışlardır. 1440 yılında gelindiğinde Rodos Şövalyeleri'nin Müslüman tüccar gemilerini ele geçirmesi ve Frenklerin ticaret güzergahı üzerinde korsanlık yapmalarından dolayı Memlûk Sultanı Zahir el Çakmak 15 adet kalyata seffinesiyle Emir Tengribirmiş el Zerdkaş ve emr-i ahur Seyfeddin Yunus el-Muhammedi'ye komutasında Dimyat'tan Rodos Adası'nı ele geçirmek üzere yola çıkmışlardır. Önce Alanya'ya varan donanma buradan Alanya Beyi'nin iki adet mühimmat ve asker dolu kadirga vermesiyle birlikte Rodos Adası kuşatılmış ancak başarısız olunmuştur. 1443 yılında ikinci bir kuşatma yapılmış ancak kışın gelmesi sebebiyle başarılı olunamamıştır. Rodos Adası'na yapılan son Memlûk kuşatması ise Temmuz 1444 tarihlidir. Uzun süren çatışmalar, verilen kayıplar ve Rodos Kalesi'nin iyi savunulmasından dolayı Ekim 1444 yılından donanma Kahire'ye geri dönmüştür. Başarısız olan üç şiddetli kuşatmadan sonra Memlûklüler ile Rodos Şövalyeleri arasında Fransız tacir Jacques Coeur aracılığı ile anlaşma sağlanmış ve şövalyeler Dimyat, Kudüs ve Remle şehirlerine konsolosluklar açarak iyi ilişkiler kurmaya başlamışlardır. 1450 yılından sonra ise Rodos Adası ve çevresi ile Osmanlı Devleti'nin münasebetleri başlamıştır.²⁷

Osmanlı Devleti'nin bölge ile ciddi anlamda²⁸ ilgisi 1480 yılında başlamıştır. 1479 kışında kuşatma hazırlığı yapan donanmanın asker sayısının 100.000 civarı olduğu, seffine sayısının ise büyüklü küçüklü 160 tane olduğu söylenmektedir. Bu kuşatma için kaptan-ı derya olarak Mesih Paşa görevlendirilmiştir. Osmanlı donanmasının çok sayıdaki asker ve gemi sayısına karşılık şövalyeler de hazırlıklarını yapmış, Rodos şehri ve kalesi için üç yıl yetecek erzakla doldurulmuş ve 7 bin kişilik bir muhafız kıtası oluşturulmuştur. Avrupa'dan yardım istenmiş ve toplamda beş veya altı kadirga dolusu mühimmat Osmanlı donanması bölgeye gelmeden şehre giriş yapmıştır. Son olarak Rodos Adası'nın surları sağlamlaştırılarak kadın,

11) Jean Bonpar De Lastic (Jan Bonpar Dö Lastik) 1437-1454.

12) Jacques De Milly (Jak Dö Milli) 1454-1461.

13) Pier Raymon Zakosta (Pierre Raymond Zacosta) 1461-1467.

14) Jean Bapts Des Urzins (Jan Bapts Dö Orzen) 1467-1476.

15) Pierre D' Aubusson (Pier Dö Upson) 1476-1503.

16) Emery D'Amboise (Emeri Dambuvaz) 1503- 1512.

17) Guy De Blanchefort (Goy Dö Blansfor) 1512- 1513.

18) Fabrice Caretto (Fabris Karato) 1513- 1521.

19) Villiers De L'Isle Adam (Veleh Dö L'İlle Adam) 1521-1522. Baş reisler döneminde meydana gelen gelişmeler için ayrıca bkz. Avcı *age*, s. 65-130, Ziver Bey, *age*, ss. 54-121.

²⁷ Mehmet Akif Erdoğan, *Rodos'un Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Er Yayıncılık, İzmir, 2018, ss. 49-52.

²⁸ Rodos Adası'nda bulunan şövalyelerin Osmanlı Devleti'ne vergi vermeyi kabul etmemeleri üzerine birincisi İstanbul'un fethinden sonra 1455 yılında, ikincisi Ağrıboz Seferi esnasında yani 1467 yılında olmak üzere iki adet saldırı düzenlemiştir. Ancak tam manasıyla sefer niteliği taşıyan ilk hareket 1480 yılında vuku bulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Avcı, *age*, s. 144.

çocuk ve yaşlılar daha iç kesimde bulunan San Petro Kalesi'ne nakledilmiştir.²⁹Nihayetinde 1480 Mayıs ortalarında ilk hücum vuku bulmuş ve Osmanlı donanması bu saldırıdan sonuç alamamıştır. 19 Haziran 1480 tarihine gelindiğinde Rodos Adası tamamen kuşatılmış ve ikinci bir saldırı yapılmış ancak bu saldırıda başarısız şekilde sonuçlanmıştır.³⁰ Son ve ana taarruz olarak nitelendirebileceğimiz saldırı 28 Temmuz günü meydana gelmiştir. Rodos Kalesi ve çevresinde çatışmalar sürerken bölgenin artık alındığını düşünen Mesih Paşa'nın Rodos'ta ele geçirilen ganimetin tamamen padişaha ait olacağını açıklaması ve şövalyelerin kuvvetli surlar ardında verdiği mücadele nedeniyle bu seferden de sonuç alınamamıştır. Rodos kuşatması yaklaşık olarak üç ay sürmüştür. Kuşatmayı kaldıran Mesih Paşa, İstanbul'a eli boş dönmek istememiş yine şövalyelere ait olan Bodrum, Fenike Limanlarını almak için saldırı yapmış ancak başarılı olamayarak İstanbul'a dönmüştür. Mesih Paşa İstanbul'a döner dönmez vezirlikten azledilip rütbesi düşürülmüş ve Gelibolu sancakbeyi olarak görevlendirilmiştir.³¹

II. Beyazıd dönemine gelindiğinde Osmanlı Devleti taht kavgalarına sahne olmuştur. II. Beyazıd'ın tahta geçmesiyle kardeşi Cem, baş kaldırarak ordu toplamış, Bursa'ya geçerek ve adına para bastırıp hutbe okutmuştur. 1481 Haziran ayında Yenişehir'de karşı karşıya gelen iki kardeşin mücadelesinden II. Beyazıd galip ayrılmıştır. Bunun üzerine Cem Kahire'ye gitmiştir. İlerleyen zamanlarda Ankara Sancak Beyi Mehmed Bey ile Karaman oğlu Kasım Bey'in desteğiyle çeşitli mücadelelerde bulunduysa da başarılı olamamış ve Rodos Şövalyelerine sığınmıştır. 29 Temmuz 1482 tarihinde Rodos Adası'na ulaşan Cem Sultan, bizzat Baş Reis Pierre d'Aubusson tarafından büyük bir törenle karşılanmıştır.³² Bakıldığında burada açık şekilde Şehzade Cem Osmanlı Devleti'ne karşı bir koz olarak kullanmak istenmiştir.³³II. Beyazıd ise, Rodos Adası'na sığınan Cem Sultan'ı muhafaza etmeleri ve masraflarını karşılamaları için şövalyelere her yıl 45.000 düka vermeyi kabul etmiştir. Ancak burada kısa süre kalabilen Cem, Fransa ve İtalya'ya gönderilmiştir. Cem'in bir sonra ki durağı ise Papalık olmuştur.³⁴ 27 Ocak 1495'te Roma'dan ayrılan Cem, Castel Capuana adlı bölgede 25 Şubat 1495 tarihinde vefat etmiştir.³⁵ Cem'in ölümüyle II. Beyazıd, hem intikamını almak hem de şövalyelerin Rodos Adası ve çevresinde korsanlık yapmalarını engellemek için 1504 yılında Kemal Reis önderliğinde Rodos Adası'na bir kuşatma gerçekleştirdiyse de bu kuşatmadan bir sonuç elde edilememiştir.

²⁹ Johan Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C.2, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 333.

³⁰ Zinkeisen, *age*, s. 355.

³¹ Avcı, *age*, ss. 144-146.

³² Şehzade bindiği gemi ile Rodos Adasına ulaştığında Cem'in gemiden inebilmesi için sahilden gemiye kadar üzeri kumaş ile kaplı on sekiz kadem uzunluğunda dört kadem genişliğinde bir köprü yapılmış ve şehzadenin geçeceği yollar çiçekler ile süslenmiştir. Şehzadeyi görmek isteyen halk yollara dökülmüş ve at arabasına binerek Baş reis d'Aubusson ile yan yana halkın arasından şatoya ilerlemişlerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa Cezzar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C. 2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2010, s. 624.

³³ Mahmut Şakiroğlu, "Cem Sultan", *DİA*, C.7, İstanbul, 1993, s. 283.

³⁴ Ünen, *agt*, s. 24

³⁵ Şakiroğlu, *agm*, s. 284.

1522 yılına kadar Rodos Adası'nın alınması ile ilgili irili ufaklı birçok girişimde bulunulmuş ancak başarılı olunamamıştır. Kanuni Sultan Süleyman bölgenin önemini farkındadır ve adanın alınması için hazırlıklar içindedir. Bundan hareketle Rodos Adası'nın fethedilme sebepleri aşağıda sıralandığı şekildedir.

- 1) Rodos Şövalyeleri bir taraftan korsanlık faaliyetlerine devam ederken, diğer taraftan Müslüman gemilerinin yollarını kesip el koymakta, böylelikle Osmanlı sahil sularında ardi arkası kesilmeksizin fesatlıklara neden olabilmekteydiler.³⁶
- 2) Rodos Adası'nın bölgedeki güvenliği tehdit etmesinin yanı sıra Hıristiyan tarikatçılığı yapıp, Arafat-Hac yolunda olan Müslümanları engelleyip hacılara kötü muamele etmeleri.³⁷
- 3) Anadolu'nun güney batı kıyılarında yer alan Rodos'un ticari açıdan önemini bilinmesi ve Akdeniz'deki ticaret gemilerine zarar vermekle kalmayıp Türk düşmanlığı gütmeleri.³⁸
- 4) Cem Sultan olayında Rodos Şövalyeleri'nin üstlendikleri rol ve Fatih Sultan Mehmed döneminde alınmak istenip başarılı olunamaması.³⁹

Nihayetinde bu sebeplerden dolayı sefer kararı alınmış ve sefer komutanlığına Vezir Çoban Mustafa Paşa getirilirken⁴⁰ donanma "Palak" lakabıyla da tanınan Kaptan Mustafa Bey emrine verilmiştir.⁴¹ Kara kuvvetlerinin toplanması ve tertibi için Anadolu Ordusu Komutanlığına Güzelce Kasım Paşa, Rumeli Komutanlığına da Ayas Paşa getirilmiştir.⁴² Rodos Adası seferinin hazırlıkları yaklaşık olarak 9 ay sürmüştür. Bu sefer için toplam 380 parça gemi hazırlanmıştır. Gelibolu'dan takviye edilen gemiler ile birlikte bu sayı 400 civarındadır.⁴³ Ayrıca Katip Çelebi ise eserinde kalyon, mavuna, kadirga, kalite, ve kayık soyundan gelen gemilerle birlikte sayıyı 700 olarak vermektedir.⁴⁴Bütün bu gelişmeler ışığında Osmanlı donanması 14 Haziran 1522 tarihinde önce İstanköy Adası'na saldırarak 30 Osmanlı kadirgası Rodos Adası önlerine gelmiştir. 28 Temmuz'da Padişahın idaresindeki kara birliklerinin de bölgeye gelmesiyle kuşatma tam manasıyla başlamıştır.⁴⁵

³⁶Hüseyin Gazi Yurdaydın, *Kanuni'nin Cülusu ve İlk Seferleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1961, s. 35.

³⁷ Erdoğan, *age*, s. 66.

³⁸ Cezzar, *age*, s. 800.

³⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. 2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2016, s. 313.

⁴⁰ Örenç, *agt*, s. 39.

⁴¹ Yurdaydın, *age*, s. 35.

⁴² Sefere katılan diğer komutanlar şu şekildedir; Vezir-i Azam Piri Mehmed Paşa, Üçüncü Vezir Ahmet Paşa (Hain Ahmet Paşa), Bali Ağa (Yeniçeri Ağası).

⁴³*Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Dönemi III. Cilt Rodos'un Fethi 2 nci Kısım Eki (1522)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1979, s. 34.

⁴⁴ Kâtip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan (Tuhfetü'l- Kibar Fi Esfari'l Bihar)*,(sad. Orhan Şaik Gökyay), Kabcacı Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 34.

⁴⁵ Örenç, *agt*, s. 39.

Rodos'un fethi için 28-29 Temmuz 1522 tarihinde başlayan muhasara 22 Aralık 1522 tarihine kadar sürmüştür. Muhasaranın ilk üç günü topçu atışları ile geçmiştir. 1 Ağustos 1522 tarihinde itibaren iki taraf lağım açma faaliyetlerine başlamışlardır. Ağustos ayı lağım açma faaliyetleri ve topçu atışları ile geçmiştir. Eylül ayına gelindiğinde irili ufaklı kale burçlarına saldırılar olduysa da geniş kapsamlı ilk saldırı 24 Eylül tarihinde vuku bulmuştur. Bu saldırıyla Türk askerleri Rodos Kalesi'nin burçlarına kadar çıkmayı başarmış ancak muvaffak olunamamışlardır. Saldırıdan üç gün sonra Mısır Valisi Hayırbay'ın ölümü üzerine Rodos serdarı Vezir Çoban Mustafa Paşa Mısır Valisi olarak tayin edilip, donanma komutanlığı da Palak Mustafa Bey'den alınarak Behram Bey'e verilmiştir. 12 Ekim'de hücumlar tekrar başlamış ve ekim ayı sonuna kadar şiddetli üç hücum daha yapılmıştır.⁴⁶

Muhasaranın uzaması ve şövalyelerin direnmesi Avrupa'da büyük yankı uyandırmıştır. Kuşatmanın uzadığını gören Hıristiyan topluluğu tarafından Mesina ve Napoli Limanlarında bölgeye yardım için asker ve mühimmat hazırlanmıştır. Ancak bu yardım faaliyetlerine ve yapılan birçok hamleye rağmen düşmesi engellememiştir.⁴⁷ Nihayetinde kuşatmayı uzatmakta bir fayda görmeyen şövalyeler 26 Aralık 1522 günü padişahın otağına giderek bazı şartlar karşılığında şehri teslim edeceklerini bildirmişlerdir.⁴⁸ Bu şartlar şu şekildedir.

- 1) *Bütün Şövalyelerin eşya ve silahlarıyla Rodos adasıyla Rodos'a tabi adalardan on iki gün zarfında çekilip gitmeleri;*
- 2) *Rodos'tan ayrılan kimselerin Girid'in Kandiye limanına kadar naklinin Türk gemileriyle yapılması;*
- 3) *On iki günlük müddet zarfında Rodos kalesine sadece dört bin kişilik yeniçeri ordusunun girmesi, ordunun diğer kısmının şehrin bir mil uzağına çekilmesi;*
- 4) *Şehirde kalacak kimselerin dini ayinlerde serbest olması;*
- 5) *İsteyenlerin de üç sene zarfında Rodos'u terk edebilmeleri;*
- 6) *Rodos ahalisinin beş sene müddetle vergiden muaf tutulması;*
- 7) *Adadan Kapıkulu Ocakları için devşirme alınmaması;*
- 8) *Muahede şartlarının eksiksiz tatbiki için 25 Şövalye ile Rodos ahalisi muteberanından 25 kişinin Osmanlı karargahında rehin bulunması.*⁴⁹

İki taraflı bu antlaşma ile Kanuni Sultan Süleyman Akdeniz'de ilk zaferini Rodos'u fethederek kazanmıştır.⁵⁰ İlerleyen günlerde Baş reis Villiers De L'Isle Adam'ında Rodos

⁴⁶ Cezzar, *age*, ss. 805-806.

⁴⁷ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, ss. 314-315.

⁴⁸ Mahmut Şakiroğlu, "Rodol Adasının Fethinden 1540 Tarihli Türk- Venedik Antlaşmasına" *Türk Denizcilik Tarihi I*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s. 134.

⁴⁹ Cezzar, *age*, s. 807.

⁵⁰ Güner Doğan, *İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları (Midilli, Sakız, Sisam, Rodos) ve Çevresi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih (Yeniçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008, s. 120.

Adası'ndan ayrılmasıyla bölge tamamen Osmanlı hâkimiyetine alınmıştır. Rodos Adası'nın muhafazası için bölgeye Midilli Sancakbeyi Mehmed Bey tayin edilmiştir. Rodos Kalesi'nde yıkılan surları tamir etmek ve açılan hendekleri temizleme çalışmaları için Anadolu Beylerbeyi Kasım Paşa görevlendirilmiştir. Donanma ise, sefer esnasında göreve getirilen Behram Paşa komutasında İstanbul'a doğru yola çıkmıştır. Donanmanın İstanbul'a dönmesi ve bölgeye Osmanlı yöneticilerinin de tayin edilmesiyle Rodos Adası artık Osmanlı toprağı olarak kabul edilmiştir.⁵¹

Bölgenin idari anlamda ilk yöneticisi Midilli Sancakbeyi Mehmed Bey olmuştur. Bölge fethedildikten hemen sonra sancak yapılmamış Midilli Sancağı ile birlikte idaresi uygun görülmüştür.⁵² Osmanlı Devleti, olageldiği üzere Rodos Adası için de fetih sonrası politikalarını sürdürmüştür. Güvenlik için şehir ve etraftaki köylerde tedbirler alınmıştır. Bölgenin kısa zamanda eski sosyal hayatına dönmesi amaçlanmıştır. Rodos Adasına, yerleştirilmek amacıyla Anadolu köy ve şehirlerinden özellikle Teke ve Hamid Livalarından, Türk nüfus gönderilmiştir.⁵³

Bölgedeki idari anlamda ilk köklü düzenleme ünlü Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı himayesine girmesiyle olmuştur.1533-1534 yılına kadar Gelibolu sancak beyi ve derya beyleri tarafından idare edilen donanmanın başına Barbaros Hayreddin Paşa'nın getirilmesiyle yeni bir idari düzenleme yapılmıştır.⁵⁴ Bu yıllarda Rumeli, Anadolu, Karaman, Rum, Mısır, Şam ve Diyarbakır eyaletlerinden oluşan Osmanlı Devleti'ne Cezayir-i Bahr-i Sefid bir başka adıyla Kaptan Paşa Eyaleti de eklenmiştir.⁵⁵Eyaletin kuruluş tarihi olarak genel kanaat 1534 yılı olarak öne çıkmaktadır. Ancak bu eyalete ait en erken tarihli listenin 1550 yılına ait olduğu görülmektedir. Buna göre eyalet kuruluş aşamasında; Gelibolu, Eğriboz, Karlılı, İnebahtı, Rodos ve Midilli sancaklarından ibarettir. Eyaletin çekirdeğini Gelibolu, Midilli ve Rodos Adası oluşturmaktadır. Eyaletin merkezi⁵⁶ ise konumu itibariyle Gelibolu Sancağı olmuştur.⁵⁷ Bu düzenlemeyle Rodos Adası alınmadan önce fethedilen Herket, İlyaki, İncirli, İstanköy, Leryos, Kilimli ve Sömbeki Adaları gibi daha küçük yerleşim birimleri Rodos Sancağına bağlanmıştır. Kurulan bu yeni eyalet Kıbrıs Adası'nın Osmanlı toprağı olmasıyla bir başka düzenlemeye tabii tutulmuştur. Akdeniz'e kıyısı bulunup deniz seferlerine iştirak eden bazı bölgeler ve Kıbrıs

⁵¹ Yurdaydın, *age*, s. 44.

⁵² Bölgenin ilk zamanlarda Midilli Sancağı ile beraber yönetilmesinde en büyük neden bölgede fetihten sonra başlayıp devam eden imar işlerinin aksamamasıdır. Örenç, *agt*, s. 49.

⁵³ Ünen, *agt*, s. 39.

⁵⁴ Mahmut Şakiroğlu, "Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti", *DİA*, C.7, İstanbul, 1993, s. 500.

⁵⁵ İdris Bostan, "Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu" *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 49.

⁵⁶ İdris Bostan, eyaletin ilk teşkil edildiği tarihte Rodos'un eyalet merkezi yapıldığı ve diğer adaların buraya bağlandığını belirtmektedir. Bu yapının 1541 yılına kadar sürdüğü daha sonra Gelibolu'nun eyalet merkezi yapıldığını yazmaktadır. Bilgi için bkz. İdris Bostan, *Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu*, ss. 56-57.

⁵⁷ Ayhan Afşin Ünal, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz- Ege Adaları) ya da Kaptan Paşa Eyaleti" *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 12, Kayseri, 2002, s. 253.

Adası'nın bazı bölgeleri Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'ne dâhil edilerek adalarda ki yapı sağlamlaştırılmaya çalışılmıştır.⁵⁸

Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'ne bağlı sancakbeylerine derya beyleri ismi verilmekteydi. Rodos Sancağı yöneticisi aynı zamanda bir derya beyi konumundaydı. Bu derya beyleri kendi has ve salyanelerine göre donanma sefere çıkarken ikişer, üçer sefîne ile eşlik etmişlerdir. XVII. Yüzyıl itibariyle Rodos beylerinin 5 zaim 71 tımar ve 1 adet gemi ile donanmaya katıldığı görülmektedir.⁵⁹ 1676- 1683 yıllarında eyaletin yapısında irili ufaklı değişiklikler yapıldıysa da bu tarihten itibaren XIX. Yüzyıla kadar herhangi büyük bir değişiklik söz konusu olmamıştır. II. Mahmut döneminde yeni bir yapılanmaya gidilerek ülke toprakları sancaklara sancaklar kazalara bölünmüştür. Rodos, kaymakamlık makamıyla yönetilirken Kıbrıs mutasarrıfı bir üst makam konumuna ulaşmıştır. İlerleyen yıllarda 1864 Vilayet Nizamnamesi ile Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'nde yeni düzenlemeler yapılmıştır.⁶⁰ XIX. Yüzyıl sonlarına doğru ise Rodos Sancağı üzerinde 45 köy 2 nahiye bulunmakla birlikte bu dönemde Rodos Adası İstanköy, Sömbeki, Kaşot, Kerpe ve Meis kazalarından meydana gelmiştir.⁶¹ Nitekim 1912'de Türk- İtalyan savaşına kadar Rodos Adası Osmanlı himayesinde kalmıştır. Onikiada'nın İtalyanlar tarafından işgaliyle artık Rodos Osmanlı toprağı olmaktan çıkmıştır.⁶²

Osmanlı Devleti Rodos Adası'na hâkim olduktan sonra bölgeyi askeri bir üs ve nakliye merkezi olarak kullanmıştır. Rodos sancakbeyi sefer esnasında donanmaya katılırken, barış esnasında ise Akdeniz'in güvenliğinden sorumlu olmuştur.⁶³ Akdeniz'e ve Ege adalarına yapılacak seferlerde stratejik konumu kullanılmıştır. Bundan hareketle 1574 yılında Osmanlı himayesine giren Kıbrıs Adası'nın fethedilmesi esnasında Rodos Adası kritik rol oynamış, Magosa üzerine yürüyen Osmanlı ordusu kaleye deniz tarafından gelmesi muhtemel yardımın önünü kesmek ve ani düşman baskını ihtimalini yok etmek amacıyla Piyale Paşa'yı Rodos Adası açıklarında bekletmişlerdir.⁶⁴ Bölge ticari uğrak noktası olmasıyla iyi bir erzak deposu olma özelliği de taşımıştır. Böylelikle hem ticari gemiler hem de Osmanlı savaş gemileri, sık sık bölgeye uğrayıp ikmal yapabilmekteydiler. Ayrıca Rodos Adası sürgün yeri olarak da karşımıza çıkmaktadır. Özellikle isyan çıkarmış olan kişiler Rodos'a sürülmüş ve bu sürülen kişilerin bir

⁵⁸ Örenç, *agt*, ss. 49-51.

⁵⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s. 420.

⁶⁰ Şengül Ayoğuz, *Cezair-i Bahr-i Sefid Eyaleti*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 1989, ss. 30-33.

⁶¹ Ayoğuz, *agt*, s. 45.

⁶² Kiel, *agm*, s. 158.

⁶³ Ünen, *age*, ss. 52-53.

⁶⁴ *Osmanlı İdaresinde Kıbrıs*, (yay. haz.: Hacı Osman Yıldırım vd.), Başbakanlık Basımevi, Ankara, 2000, s. 16.

kısmı ölene dek bölge de ikamet etmek zorunda kalmıştır.⁶⁵ Bu sürgün edilen kişiler arasında Kırım hanlarından⁶⁶ paşalara birçok devlet görevlisi yer almıştır.

Rodos Adası gemi inşa merkezi olmasının dışında Osmanlı donanması için inşa olunan gemilere hammadde kaynağı olmuştur. Gemilerin kalafatlanması içinde kullanılan zift ve katranın tedariki ve depolamasında Rodos Adası ön plana çıkmıştır. Rodos'taki madrabazlar ve dükkân sahipleri kalafat malzemelerini de ücret karşılığında satmışlardır. Kalafat malzemelerinin yanında, gemi inşasında hammadde niteliği taşıyan kerestenin de Rodos'tan tedariki söz konusu olmuştur. Rodos Adası'nda bulunan ormanlık, araziler inşa olunan donanma gemilerinin yapımı için kullanılmıştır. Bundan hareketle yakın çevresinde bulunan gemi inşa merkezlerine Rodos Adası'ndan kereste temin edilmiştir.⁶⁷

Rodos Adası karşımıza hububat merkezi olarak da çıkmaktadır. Rodos'ta buğday, arpa, bakla, çavdar, darı, nohut, börülce, susam ve mercimek gibi ürünler Rumlar tarafından köylerde üretilmiştir. Üretilen hububat ürünlerinin savaş ve kıtlık zamanlarında Osmanlı sınırları dışına izinsiz buğday götürülmesini engellemek ve elde bulunan ürünleri muhafaza etmek için Rodos derya beylerinin görevli oldukları görülmektedir.⁶⁸

Korsanlığın deniz nakliyatı için büyük tehlike oluşturduğu zamanlarda derya beyleri arasından birisi başbuğ olarak seçilir, Ege adaları ile çevresini korsan saldırılarından ve düşman gemilerinden korumakla görevlendirilirdi. Bu hususta Rodos derya beyleri diğer derya beylerinden daha çok ön plana çıkmış, zaman zaman Biga, Sakız, Midilli ve Sığla beylerinin başına Rodos beyi başbuğ tayin edilerek bölgenin muhafazası sağlanmıştır.⁶⁹

1522 yılında Kanuni Sultan Süleyman hükümdarlığında Osmanlı toprağı olan Rodos Adası, başta denizcilik olmak üzere farklı birçok alanda Osmanlı Devleti'ne hizmette bulunmuştur. Bu çalışmada ise Rodos Adası bir gemi inşa merkezi olma yönüyle incelenmektedir.

Bu çalışma da öncelik olarak belirtilmesi gereken Osmanlı Devleti'nde gemi inşa noktasında en önemli merkez İstanbul'da bulunan Tersâne-i 'Âmire'dir. Mevcut çalışmalar sayesinde Tersâne-i 'Âmire'deki gemi inşa faaliyetlerini gemi türleri, gemi inşasında kullanılan malzeme- iş gücü vb. açısından bilmekteyiz.⁷⁰ Ancak bunun yanında Sinop, Samsun, Midilli,

⁶⁵ Ünen *agm*, s. 61.

⁶⁶ Rodos Adası'na sürgün edilen Kırım hanları için bkz. Özge Togral, "Akdeniz Adalarına Sürgün Edilen Kırım Hanları" *Mediterranean Journal of Humanities*, C.VIII, S.1, 2018, ss. 355-366.

⁶⁷ Erdoğan, *age*, s. 144.

⁶⁸ Erdoğan, *age*, s. 196.

⁶⁹ İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", *Türk Denizcilik Tarihi I*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s. 301.

⁷⁰ Tersâne-i 'Âmire için yapılan çalışmalara ayrıca bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992., Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011., Muharrem Sinan Dereli, *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Akdeniz Dünyası Araştırmaları Bilim

Rodos, Bodrum gibi taşra tersanelerinde de gemi inşası devam etmekteydi. Tersâne-i 'Âmire dışında Osmanlı donanması hakkında taşralarda yer alan tersane ve tezgâhlarda gemi inşasını konu alan çalışmalar bulunmaktaysa da⁷¹ taşradaki gemi inşa faaliyetleri hala çalışılmaya muhtaçtır.

Bundan hareketle bizde çalışmamızda taşra tersanelerinden olan Rodos'ta neden gemi yapımının 1770 ve sonrasında yoğunlaştığı, Rodos'un bir gemi inşa merkezi olarak avantajları ve dezavantajlarının neler olduğu, gemi inşasında neden Rodos'un tercih edildiği gibi sorulara cevap arayacağız. Bu çalışmada amacımız ise, Rodos'taki gemi inşa faaliyetleri üzerinden o dönemde Osmanlı Devleti gemi inşa politikasına ışık tutmaktır. Araştırmamızın zaman sınırı, 1770-1792 tarihleri arasındadır. Bu tarihlerin seçilme amacı, özellikle Çeşme'de donanmanın kaybından sonra yeni bir donanmanın inşa çalışmalarını ve Osmanlı Devleti'nin Akdeniz ve Karadeniz'de Rus donanması ile karşı karşıya geldiği bir dönemde gemi inşa politikasını nasıl şekillendirdiğini Rodos özelinde izleyebilmektir.

Araştırmanın önemi ise; Osmanlı tarihçiliğine baktığımızda gemi inşası noktasında yapılan çalışmaların ana merkez olan Tersâne-i 'Âmire etrafında toplandığını görmekteyiz. Ancak bunun yanında taşrada bulunan Sinop, Samsun, Midilli gibi tezgâhlarda gemi inşa faaliyetleri söz konusu olmuştur. Bizim çalışmamızın konusu olan Rodos Adası ise gemi inşa noktasında hala çalışılmayan ve çalışılmaya muhtaç olan bölgelerden birisidir. Rodos'un özellikle çalışılması bölgenin gemi inşası açısından olanaklarını veya eksiklerini ortaya koymamızı sağlayacaktır. Bu anlamda Osmanlı gemi inşa faaliyetlerini anlamamıza katkı sunacaktır. Çalışmamızın hipotezi, Osmanlı Devleti'ni XVIII. Yüzyılın deniz sularında Ruslar ile mücadele etmesiyle Rodos Adası'nın gemi inşa merkezi olarak öneminin arttığıdır.

Kaynaklarımız hakkında ise, Osmanlı deniz teknolojisi ile ilgili birincil kaynaklara ulaşabileceğimiz ilk yer Osmanlı Arşivleri'dir. Kapudan-ı Deryalık makamının kaldırılıp yerine Bahriye Nezareti'nin kurulduğu 1867 tarihine kadar olan dönemi ihtiva eden deniz arşivi kayıtları burada muhafaza edilmektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'ndeki kataloglardan *Cevdet Bahriye Tasnifi*, isminden de anlaşılacağı üzere tamamıyla 'bahriye' meselelerine hasredilmiştir. Bu tasnifte; inşa için gerekli paranın gönderilmesi, personel temini, malzemenin tedariki ile ilgili buyruldu ve hükümler yer almaktadır. *Ali Emiri Tasnifi*, kuruluşun Sultan

Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010., Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme (III.Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği)*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014.

⁷¹Şenay Özdemir Gümüş, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, (ed. Haydar Çoruh, Yaşar Ertaş, Ziya Köse)Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2011, ss. 201-238.,İbrahim Güler" XVII. Yüzyıllarda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkam, Üretim ve Pazarlama Sorunu" *Türk Teknoloji Tarihi, I. Türk Bilim ve Teknoloji Tarih Kongresi Bildirileri*, İstanbul, 2003, ss. 29-60.,Mehmed Ali Ünal "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, 9-13 Eylül 2002, C. 2, Ankara, 2002, s. 911-958., Sevcan Mutlu, *XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisan Tezi, Ankara, 2008.

Abdülmeçid dönemine kadar gelen belgeler bulunmakla birlikte; gemi inşası noktasında inşa ve tamir gibi meseleler içermektedir. Ayrıca *Baş Muhasebe Tersane Emini Kalemî Defterleri* gemi inşasında kullanılan malzeme, maliyet, personel yönünden çok çeşitli bilgiler içermekle bu bilgiler arasında; kullanılan kereste cinsi ve miktarı, personel sayısı ve bunlara yapılan ödeme, malzeme için harcanan para vs hakkında veriler yer almaktadır. Bu defterler inşa olunan birçok gemi için ayrı ayrı tutulmakta ve Osmanlı Arşivleri'nden ulaşılabilir. Son olarak araştırmamızda bahsedilen defter ve tasniflerden arşiv belgeleri temin edilip, doküman ve içerik analizleri yapıldıktan sonra bir sonuca varılarak "tümevarım" yöntemi kullanılmıştır.

İki ana bölümden oluşan çalışmamızın ilk bölümünde XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde gemi inşası konusu işlenmiştir. Bu bölüm kendi içinde başlıklara ayrılmıştır. Birinci bölümün ilk kısmı Osmanlı donanmasına hizmet veren Kürekli ve Yelkenli Gemileri hakkında bilgiler verilirken, kalan ikinci kısımda ise gemi inşa ve donanımında kullanılan malzemeler ve çalışan personel konularına yer verilmiştir. İkinci bölümde ise; XVIII. Yüzyılda 1770-1792 yılları arası Rodos'ta gemi inşası hakkında bilgi verilmiştir. Burada ilk olarak kalyon inşası işlenirken, inşa memuru, âhen-i ham kereste, personel, kalafat malzemeleri konuları sırasıyla işlenmiştir. Ardından fırkateyn türü gemiler kalyon inşasını takip etmiştir. Bu bölümde ayrıca; ince donanma gemileri hakkında bilgiler verilir, her ince donanma gemileri için ayrı başlık açılmıştır. Son olarak ise, elde edilen veriler doğrultusunda Rodos'ta inşa olunan tüccar gemilerine değinilmiştir.

2.18. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİNDE GEMİ İNŞASI

2.1. Kürekli ve Yelkenli Gemiler

Osmanlı Devleti yükselme dönemiyle birlikte karada olduğu kadar denizlerde de başarılı bir politika sürdürmüştür. XV. Yüzyıl sonlarına doğru gücünü giderek arttıran Osmanlı denizciliği Venedikliler ile rekabete girişmiş ve XVI. Yüzyıl itibariyle Akdeniz'e hâkimiyet kurmuştur. Rodos'un fethi, Preveze Deniz Savaşı, Kıbrıs'ın alınması gibi olaylar dönemin Osmanlı denizciliği açısından önemli faaliyetler olarak anılmıştır. Şüphesiz Osmanlı donanması belli zamanlarda belirli değişimler yaşamıştır. Bundan hareketle Osmanlı Denizcilik Tarihi İdris Bostan tarafından üç ayrı döneme ayırmaktadır. Birincisi İmparatorluğun kuruluşunda XVII. Yüzyıl ikinci yarısına kadar devam eden kürekli gemiler (kadırğa dönemi), ikincisi XIX. Yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler (kalyon dönemi), üçüncü dönem ise Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemi olmuştur.⁷²

2.1.1. Kürekli Gemiler

Osmanlı Denizcilik Tarihi'nde ilk bölümü oluşturan ve uzun süre kullanılan kürekli gemilerdir. Kürekli gemiler asıl olarak Venedik⁷³ gemi inşa tekniklerine uygun inşa edilmiş Barbaros Hayreddin Paşa zamanında büyük rağbet görmüştür. Yine Barbaros Hayreddin Paşa döneminde İspanyol kalyonlarını, dönemin İtalyan şehir devletlerinden Napoli kadirgalarını ve çeşitli devletlere ait, gerek ticaret gerek savaş gemileri ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Osmanlı donanmasında kürekli gemilerin tercih edilmesi ve uzun süre Osmanlı Devleti'ne hizmet etmesinin en büyük nedeni Akdeniz'de yaz mevsimin uzun sürmesi ve bu aylarda havanın durgun gitmesidir. Bir başka neden olarak da Akdeniz'in girintili çıkıntılı bir yapıya sahip olup, kürekli gemilerin kıyılarda, limanlarda ve sığ sularda daha rahat hareket edebilmesidir.⁷⁴

Osmanlı denizciliği sadece Akdeniz ile sınırlı kalmamış, Karadeniz ve Tuna gibi nehir ve denizlerde kullanılmak üzere gemiler inşa edilmiş ve bunlar ince donanma gemileri olarak adlandırılmıştır. Bu sınıfın dışında kalan kürekli gemilere ise büyük donanma gemileri denilmiştir. Büyük donanma gemileri sınıfını kadirğa, başarda, mavna, kalyata(kalite), firkate,

⁷² İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 169.

⁷³ XVI. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğinde Venedik etkisi için ayrıca bkz. Alain Servantie, Giovan-Francesco Guistinian, "Osmanlı Donanmasına Venedik Teknik Yardımı", *Türkler ve Deniz*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, ss. 147-163.

⁷⁴ Erdiñç Sancar, *21.Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006, s. 345.

pergandi, gibi gemiler oluştururken, İnce donanma gemilerini şayka, şahur, kancabaş, kırlangıç, üstüaçık, ışkampoye, tonbaz (tombaz), aktarma, palaşkerme, karamürsel vb. gemiler oluşturmuştur.⁷⁵

2.1.1.1 .Büyük Donanma Gemileri

Kadırga, kürekli gemi sınıfının vurucu gücünü oluşturmuştur. Kuruluş devrinden itibaren birçok sefer ve kuşatmada görmek mümkün olmakla birlikte, döneminin en gözde muharebe gemisi olarak ön plana çıkmaktadır. Eski Yunan, Roma, ve Anadolu Türk beylerinden başlayarak birçok devlet bu gemi türünü kullanmıştır. Osmanlı donanmasında ise varlığı XVIII. Yüzyıl sonlarına kadar görülmektedir. Kadırga, en parlak yıllarını Barbaros Hayreddin Paşa döneminde yaşamıştır. Bizzat Barbaros Hayreddin Paşa, daha korsanlık döneminde yakından incelemiş ve kalyon gibi yelkenli gemilerin yerine Akdeniz'de kullanımı daha avantajlı olacağı düşüncesiyle kadırga gibi kürekli gemiler tercih edilmiştir.⁷⁶ Bir Osmanlı kadırgasının iki bodoslama⁷⁷ arası 42,5m olmak üzere tasarlanmıştır. ⁷⁸ Kadırgada 25 oturak, 49 kürek, bu küreklerin her birinin çekilmesi için her bir kürekte 4-5 kişi bulunmaktadır. Mürettebat sayısı ve dağılımı ise; 100 savaşçı, 196 kürekçi, 20 halatçı, iki dümenci, bir yelken ve iki kürek tamircisi, iki kalafatçı, iki marangoz, iki komi ve bu sayılan mürettebatın kontrolü ve yönetimi için bir reis olmak üzere yaklaşık olarak toplam 330 kişiden meydana gelmekteydi.⁷⁹ Kadırganın en sağlam yeri pruva⁸⁰ olarak bilinen baş kısımlarıdır. Pruvanın iki yanındaki sivri çıkıntıları hücumla geçildiğinde düşman gemisinin bordasını⁸¹ parçalamaya yaramaktaydı.⁸² Kadırgalarda dönem dönem farklılık göstermekle birlikte genellikle şayka, şahi, dört darbzen, sekiz prangı gibi toplar konulmuştur.⁸³ Ortalama bir Osmanlı kadırgasında bir büyük topla dört darbzen ve sekiz pranga topu bulunurken daha sonraları bir başta ve ikisi yanlarda üç top daha eklenmiştir. Bu teknik özellikler ve yapılan işlemler göz önünde bulundurulduğunda bir kadırganın maliyeti 236.500 akçeyi bulabilmektedir.⁸⁴ Bu maliyetine karşın kadırga, Osmanlı donanmasında birçok zaferin kazanılmasında öncü olmuştur. Bu hususta ön plana çıkan en büyük zafer, 1538 yılında

⁷⁵Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, ss. 83-94.

⁷⁶Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, ss. 188-189.

⁷⁷Bodoslama: Gemilerin baş ve kıçını belirlemek için omurganın baş ve kıç tarafından kaldırılan ve geminin uzunluğunu belirten ağaç veya demir sütunlardır. Süleyman Nutki, *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, (haz: Mustafa Pultar, ed. Özlem Çekmece), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 33.

⁷⁸Kadırganın bodoslaması dışında anbar ağız 5,5 m, kıç yüksekliği 4,5m, baş yüksekliği 2,8, kuşak yüksekliği ise 1,5m olmak üzere inşa edilmiştir. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 198.

⁷⁹ Sancar, *age*, s. 352.

⁸⁰Pruva: Geminin ön tarafı olup, en ileri kısmı yani başıdır. *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, s. 236.

⁸¹ Borda: Geminin dış yanlarının su yüzünde kalan kısmıdır. *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, s. 34.

⁸² Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 199.

⁸³ Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 212.

⁸⁴ Sancar, *age*, s. 352.

kazanılan Preveze Deniz Savaşı'dır. Andrea Doria komutasında bulunan Müttefik donanmasının büyük kalyonlarına karşılık Osmanlı donanmasında sadece kadirga türü gemilerin bulunması, hem kadirganın zaferine örnek teşkil etmiş hem de Türk Denizcilik Tarihi'ndeki yerini almasını sağlamıştır.⁸⁵

Başarda, kürekle hareket eden donanma gemilerinin içinde kadirgadan sonra en önemli gemi türüdür. Daha çok kullanım alanı olarak, üst düzey deniz komutanlarının kullandığı gemi olarak ön plana çıkmaktadır. Başardalar, büyüklükleri itibarıyla orta başarda, paşa başardası ve başarda-i hümayûn olmak üzere kendi için de üçe ayrılmaktadır. Orta başarda; genel olarak kaptan paşa yedeği ve tersane kethüdası ve emini gibi devlet görevlerinin kullanım alanındadır. Paşa başardası; genel olarak kaptan-ı deryalara tahsis edilen gemi türüdür.⁸⁶ Başarda-i hümayûn ise; hünkâr başardası olarak adlandırılmaktadır. Padişah tarafından inşa ettirilen bu gemi, diğer gemilere oranla daha süslü ve yelkenleri yeşile boyanmış şekilde hizmet etmiştir.⁸⁷ Bu gemiler üç fenerli ve karpuz kıçlı olacak şekilde tasarlanmıştır. Diğer kürekli gemilere nispetle daha ağır hareket edebilen başarda-i hümayûn, ilerleyen yıllarda belli tamiratlardan geçirilerek kürekli kalyona çevrildiğine de rastlanmıştır. Birçok padişah kendi dönemlerinde başarda-i hümayûn inşa ettirmiş ve sefere bu gemi ile iştirak etmiştir. Aynı zamanda herhangi bir vezir donanma ile sefere gidecek ise zaman zaman başarda-i hümayûn'a binip donanmaya komuta ettiği de bilinmektedir.⁸⁸

Mavna, XV. Yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlanmıştır.⁸⁹ Kadirgadan daha yüksek ve geniş, başardadan biraz kısa fakat daha geniş ve yüksektir.⁹⁰ Bodoslaması 49m olan mavna 26 oturaklı, iki veya üç direkli, üç katlı olarak inşa ettirilmiştir.⁹¹ Silah gücü ve personel hacmi bakımından, bir mavna da yaklaşık olarak 24 top bulunmaktadır. 156 er kapasitesi olan bu gemi 44 gemicisi, 364 kürekçisi, 30 topçu eri ile birlikte yaklaşık 600 kişilik kapasite ile inşa edilmiştir.⁹²

Kalyata(Kalite), Osmanlı donanmasında XV. Yüzyılın ortalarından itibaren kullanılmaya başlanılan bir gemi türüdür. İtalyancada galiotta veya fusta olarak adlandırılmaktadır.

⁸⁵ İdris Bostan, "Preveze Deniz Muharebesi", *DİA*, C.34, İstanbul, 2007, s. 345.

⁸⁶ Orta Başarda 43,2m uzunluğunda olmakla birlikte yirmi altı adet oturağı bulunmaktadır. Paşa başardası, ilk kullanım yıllarında bodoslaması 53m iken XVII. Yüzyıl ortalarında 54,5m olarak inşa edilmiştir.36 oturak sayısına sahipken kürek sayısı ise 72 adet olarak göze çarpmaktadır. İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul, 2010, ss. 107-110.

⁸⁷ Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 187.

⁸⁸ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 87.

⁸⁹ Sancar, *age*, s. 361.

⁹⁰ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 460. Sancar, *age*, s. 361.

⁹¹ İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, C. 14, İstanbul, 1996, s. 14.

⁹² Mavnalara yerleştirilen topların konumlarına bakıldığında, baş tarafında omurganın sancak ve iskelesinde ikişer adet kovuş topu bulunmaktadır. Yani toplam olarak bir mavnanın baş tarafından 8 adet top konuşlanmıştır. Kanat üzeri, sancak ve iskele kürekleri aralıklarında toplam 12 adet saçma topu mevcuttur. Kıç kısmında ise toplam 4 kolomberna topuyla birlikte bu 24'e ulaşmıştır. Sancar, *age*, s. 361.

Osmanlı'da ise kalyete, kalyat, kalite gibi çeşitli isimlere rastlamak mümkündür.⁹³ Çektiri türünden olan bu gemi, ortalama 16-18 oturaklı olarak inşa edilmiştir. Bodoslaması ise yüzyıllara göre değişiklik göstermiştir. XVII. Yüzyılda 32-36m olarak inşa edilen gemi, XVIII. Yüzyılda ise 25m olarak göze çarpmaktadır.⁹⁴ Bodoslamasında görülen farklılıkların nedeni ise aynı zamanda ince donanma için de kullanılabilir olmasıdır. Osmanlı donanması tarafından Tuna Nehri sularında da kullanılmıştır. Genellikle Tuna Nehri'nde asayiş ve takip hizmetlerinde bulunmuştur.⁹⁵ Silah gücü bakımından bir baş topu, iki darben topu ve pranga topu bulunmaktadır. Personel yönünden ise ortalama 200-220 civarı savaşçı alabilmektedir.⁹⁶

Fırkate, 10-17 oturaklı kürekli sınıfının küçük sayılabilecek niteliğine sahip bir gemi türüdür. Fırkateler uzun ve dar yapısından dolayı uzun yıllar Akdeniz'de ve Akdeniz'e kıyısı olan devletler tarafından kullanımı tercih edilmiştir. Avrupa'da ismi "fırgate" olarak adlandırılmaktadır. Osmanlı donanmasında uzun yıllar hizmet etmiştir. Dar yapısından dolayı ince donanma sınıfında da yer alabilmekte ve nehir gibi sığ sularda kullanılabilir.⁹⁷ Bodoslaması 3,5-20m arası değişebilmektedir. Sürat ve hız avantajından dolayı haber alıp-götürme işlerinde de tercih edilmiştir. Personel bakımından 80-100 arası savaşçı taşıyabilmektedir.⁹⁸

Pergandi, yabancı dillerde "brigantin" olarak anılan bu gemi türü Osmanlı donanmasında Pergende, Pergandü gibi farklı isimlendirilebilen gemi türüdür.⁹⁹ Kürekle yürüyen pergandi, yelkenlerini de yardımcı olarak kullanılabilmekteydi. 18 veya 19 oturaklı olacak şekilde inşa edilen bu gemi türünün bodoslaması ise 25-30m arasında değişebilmektedir.¹⁰⁰

2.1.1.2 .İnce Donanma Gemileri

Kürekli gemiler sınıfında bulunan ince donanma gemileri daha çok nehirlerde ve kısa mesafelerde ve Tuna Nehri'nde tercih edilen bir gemi türleridir. Diğer donanma gemilerine nazaran daha küçük ve sığ sularda yol alabilen bu tür gemiler aynı zamanda Akdeniz seferleri esnasında büyük donanma gemilerinin yanında yer alabilmektedir.

Şahtur, ince donanma gemileri sınıfında yer alan bu gemi türü, yapısından dolayı kendine birçok kullanım alanı bulabilmiştir. Bundan hareketle şahtur, Fırat Nehri'nden Tuna

⁹³Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 126.

⁹⁴ Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 224.

⁹⁵ Tuncay Tuncel, *Osmanlı Şiirinde Gemicilik Terimleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s. 54.

⁹⁶ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 85.

⁹⁷ Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, ss. 228-233.

⁹⁸Bostan, *Gemi*, s. 114.

⁹⁹Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 460.

¹⁰⁰Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 84.

Nehri'ne ve sığ sahillerde tahıl, asker, mühimmat ve cephane taşımacılığında kullanılan, sivri biçimde tasarlanmış bir gemi türüdür. Grafe denilen kısa küreklere sahiptir.¹⁰¹ Dört köşe bir yelkene de sahip olan şahturlar gayet ince tahtadan yapıлып üstü tamamen zift ile kaplanmıştır. XVIII. Yüzyıl sonlarına kadar donanmada kendine yer bulduğu görülmektedir.¹⁰²

Kancabaş, hafif bir gemi türü olup, dış görünümü ve yapısı nedeniyle kancaya benzemektedir. Nehir ve sığ sularda kullanılabilen kancabaş, bir nevi tekne işleri görebilmektedir. Daha çok zahire, asker, mühimmat, ve cephane taşımak için kullanılmıştır. Ortalama personel sayısı 30'dur.¹⁰³

Kırlangıç, ince donanma gemilerinden olup fırkateyn türü gemiden daha küçük bir savaş gemisidir. Kullanım alanı olarak Mısır'dan Tuna Nehri'ne kadar birçok yerde görülmüştür. Daha çok haberleşme ve karakol hizmetinde bulunan¹⁰⁴ Kırlangıçlar, aynı zamanda ticaret gemisi olarak kullanılmıştır. Tüccarlar tarafından kullanılması için Kırlangıç-ı Kebir-i Nevi adı altında içinde 100 adet personel barındırabilecek gemiler inşa edildiği bilinmektedir.¹⁰⁵ Teknik özellik bakımından 10 çifteye kadar kürek ile seyredabilen bu geminin iki veya üç direkli türleri de mevcuttur.¹⁰⁶

İşkampoye; İşkampavye, İşkampaye, İşkanpoye gibi birçok telaffuzu bulunmaktadır. Asıl olarak İtalyanca "scampavia" kelimesinden gelmektedir.¹⁰⁷ Daha çok Tuna Nehri'nde ve sığ bölgelerde kullanılan gemi türüdür. Harbeci gemisi, asker nakletme, mühimmat taşıma konusunda tercih edilmiştir.¹⁰⁸

Tonbaz; Tombaz diye de bilinen bu gemi türü, küreği, ikişer demiri ve yelkeni bulunan bir ince donanma gemisidir. Altının düzlüğü ve yan yana birleştirilebilmesinden dolayı nehirlerde ve geçiş noktalarında yan yana dizilmek suretiyle köprü görevi görmektedir.¹⁰⁹

Bu gemi türlerinin dışında karamürsel, uçurma, şayka varna beş çifteleri, çamlıca, aktarma, üstüaçık, çete kayığı, brolik, celiyle, kütük(orta kayık), at kayığı, gırap, kelek, melekse gibi çok sayıda gemi türü de bulunmaktadır. Bu gemi türlerinin kullanım alanları farklılık göstermekle beraber devletin o an nerede ihtiyacı varsa orada görev yapan gemiler olmuştur. Bu hususta büyük donanma gemileri adı altında saydığımız fırkatenin hem ince donanmada hem büyük donanma sınıfında kullanılması buna örnek teşkil etmektedir. Bunun yanında kürekli gemileri tamamen küreği olan ve yelken ile bağlantısı olmayan gemiler olarak

¹⁰¹ Sancar, *age*, s. 358.

¹⁰² Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 243.

¹⁰³ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, ss. 90-91.

¹⁰⁴ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 136.

¹⁰⁵ Sancar, *age*, s.358. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 459.

¹⁰⁶ İdris Turna, Ahmet Emre Pirim, "Çektirme Gemisinin Tarihi ve Dönemin Ticari Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme" *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu VII*, Ordu, 2015, s. 125.

¹⁰⁷ Tuncel, *agt*, ss. 21-50.

¹⁰⁸ Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 247.

¹⁰⁹ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 138.

düşünmemek gerekir. Bazı gemilerde kürekçilere yardımcı olmak amacıyla yelken takıldığı ve rüzgârlı havalarda bu yelkenlerin açılarak daha hızlı ve kolay seyir edildiği görülmektedir.¹¹⁰

2.1.2. Yelkenli Gemiler

Osmanlı Devleti'nde kullanımı tercih edilen yelkenli gemi sınıfını kalyon, fırkateyn, burtun, barça, ağribar, ateş gemisi gibi türler oluşturmaktadır.¹¹¹ Yelkenli gemiler genellikle kürekli gemilerin artık ihtiyacı karşılayamayacak derecede olmasından dolayı tercih edilmiştir. Yelkenli sınıfının en önemli temsilcisi kalyon, hem ticaret hem de savaş gemisi olarak kullanılabilen bir gemi türüdür.¹¹²

Kalyon, genel olarak yelkenli gemilere verilen isim ve bir gemi türü olup, aslında en büyük üç direkli gemiler için kullanılan tabirdir.¹¹³ Kalyon, İtalyanca "Galion" kelimesinden gelmektedir. Menşei hakkında bilgi olmamasına rağmen, gelişiminde İspanyol denizcilerin ön plana çıktığı bilinmektedir. Osmanlı denizciliğinde ise XVI. yüzyıl başından XVII. yüzyıl ortalarına kadar savaş gemisinden ziyade ticaret gemileri olarak görülmüştür.¹¹⁴ Osmanlı donanmasında ilk büyük kalyon, iki adet olmak üzere II. Beyazıt Dönemi'nde inşa edilmiştir. "Göke" diye adlandırılan yapılan bu ilk kalyonlar, 2500 ton ağırlığında kürekli ve özellikle yelkenle hareket edebilen İspanyol tipi gemilerdir.¹¹⁵ İlk inşası sonrası Osmanlı donanmasında gittikçe kullanımı artan kalyonların kendi içinde sınıflandırıldığı görülmektedir. Bunlar üç ambarlı kalyon, üç kantarlı kalyon, karavele kalyon ve kürekli kalyonlardır. Üç ambarlı kalyon; üst güvertelerinin altındaki ambar sayısı üç olan kalyonlar için kullanılan bir tabirdir.¹¹⁶ Bodoslamaları 45-49m olan üç ambarlı kalyonlarda 110-120 arasında top bulunmaktadır.¹¹⁷ Personel bakımından dönemlere göre farklılık gösterebilmektedir. XVII. Yüzyıl sonlarına kadar personel sayıları 600 iken ilerleyen yıllarda bu sayı 1001'e kadar yükselmiştir. Oldukça etkileyici görüntüye sahip olan üç ambarlı kalyonların içinde en çok bilineni ise Mahmudiye Kalyonu'dur. Üç kantarlı kalyon ise; taşıdığı toplara göre farklılık yaratan ve diğerlerinden ayrılan kalyon türüdür. Üç kantar yani 169 kg kadar gülle atan topları taşıyan bu kalyon genel itibarıyla 41-69m bodoslamaya sahip olmuştur.¹¹⁸ Karavele kalyonu; Avrupa ve Kuzey Afrika bölgelerince yaygın bir şekilde kullanılan bu kalyon türü, İspanyolca "Caravela" olarak bilinmektedir. Hem yük hem savaş gemisi olarak kullanılan bu gemi türünün bodoslaması

¹¹⁰ Sancar, *age*, ss. 350-362.

¹¹¹ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, s. 94-97.

¹¹² Özdemir, *agt*, s. 43.

¹¹³ Sancar, *age*, s. 348.

¹¹⁴ Dereli, *agt*, s. 83.

¹¹⁵ Bostan, *Gemi*, s. 14.

¹¹⁶ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 59.

¹¹⁷ Bostan, *Gemi*, s. 14.

¹¹⁸ Aydın, *age*, s. 60.

mevcut örneklerden anlaşıldığı kadarıyla 25-45m arasındadır. Personel bakımından 500 savaşçıya kadar alabilmektedir.¹¹⁹Osmanlı donanmasında XVII. Yüzyılda varlığına pek rastlanmazken XVIII. Yüzyıl itibariyle kullanımı genişlemiş ve pek çok karavele kalyonu görev yapmıştır.¹²⁰ Kürekli kalyon, XVII. Yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı donanmasında yer almıştır. Hem yelken hem de kürek ile hareket edebilmektedir.¹²¹ Özellik bakımından mevcut örneklere bakıldığında 22-34m arası bodoslamaya sahip olduğu görülmektedir. Ortalama 40 adet top konulmuş ve yaklaşık 300 personel kapasitesi mevcuttur. Kürekli kalyonların bilinen bir diğer özelliği ise, direk tersane de ya da tezgâhlarda inşa edilmesinin yanında belli başlı tamirattan geçerek başarda-i hümâyûnlar kürekli kalyona çevrilmiştir.¹²²

Fırkateyn, XVIII. Yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı donanmasında görülmeye başlanılmıştır. Kalyondan küçük, tek ambarlı ve üç direkli yelkenli savaş gemisidir. Fırkateynlerin uzunlukları 34-41.5m arası değişebilmektedir. Hem güvertesinde, hem de ambarlarında savaş topları mevcuttur. Top sayısı 30-70 arası değişebilmektedir. Güvertesinde top bulunmayan fırkateynlere meze-fırkateyn denilmiştir.¹²³

Burtun; Borton, Bortun şeklinde de telaffuz edilebilmektedir. XVII. Yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlayan yelkenli bir kalyon çeşididir. Genel olarak donanmayla birlikte hareket edip, donanmanın iâşesi için görevlendirilmiştir. Bunun yanında 40-50 top barındırdığı da görülmüştür.¹²⁴

Barça, XV-XVIII. Yüzyılları arası Osmanlı denizciliğinde kullanıldığı görülmektedir. Gerek ticari faaliyetlerde gerekse savaş gemisi olarak kullanılan barça türü yelkenli gemiler, iki veya üç direkli olarak inşa edilmiştir. Ticari amaçlı olanlarda ise, daha fazla yük alması için altı düz şekilde inşa edilmiştir. Bir barçada 4 adet şayka topu, 12 adet baş topu, 12 adet büyük darbzen, 20 küçük darbzen ve 35 adet prangı olmak üzere 83 adet top bulunmaktadır.¹²⁵

Ağribar, yelkenli gemiler sınıfı içinde hem ticari faaliyetlerde hem de savaş gemisi olarak karşımıza çıkmaktadır. XVI. Yüzyıl sonralarından itibaren görülen tüccar ağribarları, ticari faaliyetlerde daha çok zahire, mühimmat ve yük taşımacılığında kullanılmıştır. Savaş gemisi olarak tasarlanan ağribar türü gemilerde ise, 3 adet şayka topu, 6 adet baş topu, 4 adet büyük darbzen ve 16 adet prangı olmak üzere 45 adet top bulunmaktadır.¹²⁶

¹¹⁹ Ahmet Güleriyüz, *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken Mikyas-ı Sefain*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 60.

¹²⁰ Aydın, *age*, s. 60.

¹²¹ Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 354.

¹²² Aydın, *age*, ss. 61-63.

¹²³ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 163.

¹²⁴ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 95.

¹²⁵ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 469., Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 96., Güleriyüz, *age*, s. 65.

¹²⁶ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 96, Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 468.

Ateş gemisi, düşman gemisini ya da donanmasını imha etmek için içi yanıcı ve patlayıcı maddelerle dolu özel yapılmış bir gemi türüdür. Bu tür gemiler "borlota" veya "brulot" olarak da adlandırılmaktadır. Özellik olarak, içi yanıcı maddeler ile doldurularak özellikle gece fırtınalı ve sisli havalarda düşman donanmasının üzerine gönderilerek kullanılmıştır. Hız ve manevra kabiliyetini arttırmak için küreklerinin de mevcut olduğu görülmektedir. Hızlı bir şekilde hedefe ulaşan ateş gemileri hedef gemiyi ateşe verir, mürettebatı da kayıklara ve sandallara binerek uzaklaşırlardı. Bodoslaması genel itibarıyla 18-19m olmuştur.¹²⁷ Ateş gemilerinin XVII. yüzyılın sonlarından itibaren kullanım alanları azalırken tamamen bittiğini söylemek doğru olmayacaktır. Nitekim 1770 Çeşme Baskınında Rus Donanması tarafından Osmanlı gemilerinin yakılmasında kullanılan bahsi geçen ateş gemileri olmuştur.¹²⁸

2.1.3. Osmanlı Donanmasında Yelkenli Gemilere Geçiş: Kürekli- Yelkenli Tartışmaları

Osmanlı Devleti şüphesiz karada kazandığı başarılar kadar denizlerde de başarılı sonuçlar almıştır. Bu başarılarda gerek kaptan-ı deryaların gerekse onların donanmaya kazandırdığı ve uzun yıllar hizmette bulunan kürekli gemilerin etkisi yadsınamaz. Ancak başarılı geçen yılların ardından XVII. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı donanmasında bulunan savaş gemisi envanterinde bazı değişiklikler söz konusu olmuş ve yelkenli sınıfı diye adlandırdığımız gemilere geçilmiştir. Şüphesiz ki Osmanlı donanması yelkenli sınıfı gemileri bir gecede terk etmemiştir. Burada geçiş süreci iki aşamalı şekilde gerçekleşmiştir. Birinci aşama 1650-1662 yılları arası deneme dönemi diyebileceğimiz bir dönemdir. Bu aşamanın sonucunda kürekli sınıfına geri dönmüştür. İkinci ve kalıcı olan dönem ise 1682 sonrası, buharlı gemilere geçene kadar tamamen yelkenli sınıfının hâkim olduğu dönem olmuştur.¹²⁹

Kalyon adı verilen iki ambarlı savaş gemilerinin yapımı, İnebahtı Deniz Savaşı yenilgisinden sonra Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa Dönemi'ne rastlamaktadır. İnebahtı yenilgisinden sonra donanma gemilerinde kalyon tipi gemiler göze çarpsa da donanmada yelkenle yol alan gemileri kullanılabilecek tecrübeli denizci olmamasından dolayı yelkenli gemilerin kullanımı mümkün olmamıştır. İlerleyen süreçte gerek kaptan-ı derya olanların tercihi ve gerek Ege'de adalar arasında dolaşma açısından daha kolay ve avantajlı olan kürekli gemi sınıfı tercih edilmiştir.¹³⁰ Bunun yanında Osmanlı gemi teknolojisinde dönüm noktası 1645- 1669 yılları arası meydana gelen Girit Seferi esnasında olmuştur. 25 yıl süren Girit Seferi daha önce yelken sınıfına geçiş aşamasının ilk dönemi olarak ayırdığımız tarihlere tekabül

¹²⁷ İlhan Ekinci, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları", *History Studies*, V. 5, I. 1, January, 2013, ss. 134-137.

¹²⁸ Ali Rıza İşipek, *Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, ss. 169-176.

¹²⁹ İdris Bostan, "17.Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırgadan Kalyona", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 187.

¹³⁰ Özdemir, *agt*, s. 44.

etmektedir. Girit Seferi esnasında Venediklilere karşı etkisiz kalınmasından dolayı, gemilerin ıslahı ve kalyon türü gemilere geçilmesi hususunda tartışmalar başlamıştır.¹³¹

1648 yılında sefer devam ederken kaptan-ı derya makamına Voynuk Ahmet Paşa'nın getirilmesiyle Venediklilere karşı başarısızlığın nedenleri ve donanmanın ıslahı konuları gündeme gelmiş ve bu konuyla ilgili bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantıda devlet adamları Venediklilerin büyük kalyonlarının Osmanlı kadirgalarını ezdiklerini ve buna karşı çıkmamanın mümkün olmadığını, bir an evvel kalyona kalyonla karşılık¹³² verilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Neticede 1648 yılında yelkenli gemi sınıfından olan kalyon inşasına karar verilmiştir.¹³³ Böylece Ereğli, Amasra, Bartın, Çayağazı, Balıkova, Varna, Üsküdar, Tophane, Bahçekapısı, Sinan Paşa Köşkü ve Tersâne-i 'Âmire'de kalyon inşası için çalışmalar başlamıştır. Bunlardan ayrı olarak Valide Sultan 2 adet, Bektaş Ağa 1 adet, Kara Çavuş 1 adet, Çelebi Kethüda 1 adet ve Melek Ahmet Paşa 1 adet kalyon inşası başlatmıştır.¹³⁴ Ancak Melek Ahmet Paşa'nın 1651 yılında inşa ettirdiği bodoslaması 45-48m olan kalyon suya indirilince batmıştır. İlerleyen yıllarda kalyon kullanımında denizcilerin tecrübesizliği ve Venedik ile yapılan savaşlarda başarı sağlanılamaması neticesinde kürekli gemilere tekrar geri dönmüştür. 1661 yılında Merzifonlu Kara Mustafa'nın kaptan-ı deryalık makamına gelmesi ve 80 adet kadirganın yapımını emretmesiyle yelkenli sınıfına geçiş aşamasının ilk safhası kapanmıştır.¹³⁵

1682 yılına gelindiğinde yelkenli donanma gemileri için dönüm noktası olmuştur. Kürekli ve yelkenli tartışmalarının yaşandığı bu dönemde kaptan-ı deryalık makamında bulunan Merzifonlu Kara Mustafa'nın sadareti ve dönemin kaptan-ı deryası Bozoklu Mustafa Paşa'nın 10 adet kalyon inşası emri vermesiyle yelkenli dönemi safhası ikinci defa başlamıştır. Bundan sonra kalyon türü yelkenli gemilerin inşasına hız verilmiş ve artık kadirga türü kürekli gemiler terk edilmiştir. İkinci defa geçilen kalyon türü gemiler, 1682 ve onu takip eden yıllarda üç ambarlı ve 34-38m uzunluğunda inşa edilmiştir. 1692 tarihinden sonraki süreçte kalyonların artık 41-42m kadar ulaştığı görülmektedir. 1701 yılına gelindiğinde ise kalyonlar için önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Bu gelişme, Kaptan-ı Derya Mezemorta Hüseyin Paşa'nın

¹³¹ Aydın, *age*, s. 25.

¹³² Burada bütün devlet adamlarının fikir birliğini söylemek doğru olmayacaktır. Neticede toplantıya çağrılan ve fikirlerine danışılan Kâtip Çelebi ve Şeyhülislam Abdürrahim Efendi kadirgadan yana fikir beyan etmişlerdir. Kâtip Çelebi bu durumu şu şekilde aktarmaktadır. *O zaman, Şeyhülislam Abdürrahim Efendi, fakiri çağırıp bu konuda danıştılar. Geçmişte Osmanlı kapudanları kalyonlarla denize sefer ettiler mi diye sorunca " tarih Kıbrıs ve Hâlkü'l- Vad fethi gibi büyük seferlere büyük donanmalar gidüp asker, top, ve yat ve yarağ götürmeleri için kalyon, burtun ve başka gemilerin çeşitlerini götürdükleri yazıdır; lakin özel deniz savaşı hep kadirga ve mavunayla ola gelmiştir. Hayreddin Paşa yüz dört parça kadirgayla kâfirlerin bu denli kalyon ve çekdirisine karşı durup savaş eyledi ve üstün geldi. Lakin gerek oldu derlerse gemi yapmak hüner değildir; top ve yat ve yarağını tamamladıktan sonra kullanur maharetli gemiciler, topçular hazırlayınız" demiştim. Merhum "sözün kendisi budur" diye ilgilenüp himmet etmişti, başaramadılar. Çelebi, *age*, s. 149.*

¹³³ Bostan, *17.Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadirgadan Kalyona*, s. 188.

¹³⁴ Şenay Özdemir, *Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih(Yeniçağ) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2004, s. 44.

¹³⁵ Aydın, *age*, s. 26.

hazırladığı ancak ömrü vefa etmediği için ilanı ve uygulaması Kaptan-ı Derya Abdülfettah Paşa'ya kalan 1701 Bahriye Kanunnamesi'dir. Bu kanunname kalyonculuğun geliştirilmesi ve Osmanlı denizciliğinin düzenlenmesi açısından çok fazla önem arz etmektedir.¹³⁶Kanunnamede yer alan "1600 sonlarında yirmi beşi hazır ve ikisi yapılmakta olan kalyon kırka çıkartılacaktır ve bunların mühimmat ve mürettebatları defterde gösterildiği gibi olacak ve değiştirilmeyecektir" ve "Kalyon sayısı kırka çıktıktan sonra kadro tamamlandı diye ihmal ve tekâsül edilmeyerek ocaklık bağlanan mahallerden tersaneye gönderilen kereste ile eskiyen kalyonların yerine yenileri yapılacaktır"¹³⁷ maddeleri ile kalyonlar artık tamamen Osmanlı denizciliğinde yerini almıştır. Kanunname ile artık donanmada mevcut olacak kalyon sayısı belirlenmiş ve bu sayının korunması amaçlanmıştır. XVIII. Yüzyıl boyunca Osmanlı denizciliği yelkenli gemilerin gelişmesi yönünde bir seyir takip etmiştir. Kadırga tipi kürekli gemilerin yüzyılın ortalarına doğru kullanımı tamamen ortadan kalkmıştır. Özellikle yüzyılın son çeyreğinde kaptan-ı deryalık makamına gelen Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa ve Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa zamanında teknik yapı ve eğitim dikkate alınarak tersanede ve gemi inşa tekniklerinde düzenlemeler yapılmıştır.¹³⁸

Osmanlı denizciliğinde gemi türlerinde yaşanan bu geçiş bazı değişimleri de beraberinde getirmiştir. Yelkenli gemilerin kullanılmasıyla deniz savaşları artık, düşmanın donanmasında yer alan askerleri yaralamak ya da öldürmekten ziyade karşı tarafın gemisinin gövdesini parçalamak ya da bütünüyle batırma şeklinde olmuştur. Bu batırma ya da parçalama işlemleri ise kalyonlarda bulunan toplar ile mümkün olabilmekteydi. Kalyonların bordolarının her iki tarafında ve birkaç ambarında bir sıra halinde devasa toplar bulunmakta ve bu bulunan toplar vasıtasıyla düşman gemi batırılmaya çalışılmaktaydı. Devasa toplar çok etkili olabilmekte ve herhangi bir kadırgaya isabet etmese bile yakınına düşmesi halinde alabora edilmekteydi. Bu açıdan Akdeniz'de mevcut düşman donanmasında bulunan büyük toplar Osmanlı denizciliğini bu değişime mecbur kılmıştır. Kısaca Osmanlı donanmasında yaşanan kürekli- yelkenli değişiminin birçok etkisi görülmektedir. Bu gerek savaş taktiklerinde gerek yeni meslek gruplarının çıkmasında gerek gemi inşa tekniklerinde olmak üzere birçok alanda yenilikleri de beraberinde getirmiştir.¹³⁹

¹³⁶ Bostan, *17.Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırgadan Kalyona*, ss. 195-199.

¹³⁷ Seyfi, *age*, s.35.

¹³⁸ Bostan, *17.Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırgadan Kalyona*, ss. 199-200.

¹³⁹ Zorlu, *age*, s. 32.

2.2. Gemi İnşası

Osmanlı donanmasında yelkenli gemilere geçilmesiyle birlikte inşa edilen gemi türleri de değişime uğramış özellikle XVIII. Yüzyıl itibariyle kalyon inşa edilmeye başlanmıştır. Bunun için bol miktarda malzeme, uygun işgücü, teknik bilgi, uygun coğrafi şartlar ve doğal kaynaklara ihtiyaç duyulmuştur. Bakıldığında gemiler XIX. Yüzyılın ortalarına kadar ahşap malzemeden inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde geniş ormanlık arazilerden yola çıkılarak ve devlet politikası gereği donanmada ihtiyaç duyulan hammaddenin ülke sınırları dâhilinde karşılandığı görülmektedir. Ağaç kesiminden, demir nakline, hammaddelerin işlenip kullanılmasına kadar birçok noktada iyi bir organizasyon teşkil edilmiştir. Gerek Tersâne-i 'Âmire'ye gerek gemi inşa tezgâhlarına bu hammaddeler başarılı şekilde ulaştırılmıştır.¹⁴⁰

Gemi inşası için gerekli hammaddeler ve malzemeler iki şekilde temin edilmiştir. Birincisi, ihtiyaç duyulan hammadde ve malzeme yönünden zengin olan bölgelerden talep edilip ve ihtiyaç duyulan gemi inşa merkezine nakledilmiştir. Bu gönderilen hammadde ve malzeme gönderildiği yerde depolanmış ve gemi inşası yapılan bölgelerde yükümlü oldukları vergi karşılığında bir ya da iki gemi inşa ederek vergi yükümlülüklerini yerine getirmişlerdir. Bu tür toplanan vergilere avarız¹⁴¹ toplanma işine de ocaklık¹⁴² denilmiştir. İkincisi ise, ihtiyaç duyulan malzemenin tüccar ve üreticiden satın alınarak temin edilme yolu olarak göze çarpmaktadır.¹⁴³

Gemi inşası için sorumlu kişilere bakıldığında ise, bu iş için merkezden atanan tersane emini veya mübaşir diye isimlendirilen görevliler olmuştur. Bunlar genel itibariyle çavuş ve kapucubaşı unvanlarını taşımışlardır. Ayrıca devlet tarafından görevlendirilen bu kişilere gerekli durumlarda yardımcı olmaları için bölgede bulunan kadı, naib, dizdar, yeniçeri serdari gibi idareciler görevlendirilmiştir.¹⁴⁴

¹⁴⁰ Aydın, *age*, s. 221-222.

¹⁴¹ Avarız için ayrıca bkz. Halil Sahillioğlu, "Avarız", *DİA*, C.4, İstanbul, 1991, ss. 108-109.

¹⁴² Ocaklık için ayrıca bkz. Orhan Kılıç, "Ocaklık", *DİA*, C.33, İstanbul, 2007, ss. 317-318.

¹⁴³ Zorlu, *age*, s. 42. İki türlü temin çalışmasında da bazı zorlukların ve aksaklıkların yaşandığı görülmektedir. Gerekli olan malzemenin devlet tarafından cüz'i bir miktar ile alındığı ve bu işlemin kazançlı bir ticaret olmasından dolayı karaborsacıların dikkatini çekmiştir. Bu konuda yapılan tüm yasaklara karşın ihtiyaç duyulan malzemenin yüksek fiyat ile karaborsaya düştüğü ve halkın karaborsacılara bu malzemeleri sattığı görülmektedir. Aydın, *age*, s. 223.

¹⁴⁴ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014, s. 372.

2.2.1. Gemi İnşa ve Donanımında Kullanılan Malzemeler

2.2.1.1.Âhen-i Ham

Âhen-i ham bir diğer deyişleyle işlenmemiş demir olarak adlandırılan malzeme, gemi inşasında önemli bir yer tutmaktadır. Çivi (mismar), lenger demiri, çapa vb. mühimmatın yapımında kullanılmaktadır. XVIII. Yüzyılda herhangi bir gemi inşasında ham demire ihtiyaç duyulduğunda ilk adres Cebehâne-i 'Âmire olmuştur. Gerek Cebehâne-i 'Âmire gerek gemi inşa tezgâhlarına ham demir, devlet sınırları içinde bulunan Samakov bölgesinden tedarik edilmiştir. Çıkarılan ham demir önce arabalar ile Tekfurdağı iskelesine getirilmiş daha sonra gemiler ile İstanbul'da bulunan Tersâne-i 'Âmire'ye ya da gerekli görülen gemi inşa merkezlerine ulaştırılmıştır. Kereste alımında olduğu gibi ihtiyaç halinde tüccar esnafından da ham demir alındığı görülmektedir.¹⁴⁵ Bunun yanında Samakov bölgesi halkı tarafından yıllık olarak avarız karşılığında belli bir miktar ham demir verildiği de bilinmektedir. Samakov bölgesi dışında bir başka ham demir merkezi olarak Samakovcuk bölgesi ön plana çıkmıştır. Bu bölgede devlete avarız karşılığında ham demir tedariki sağlamıştır. Bu iki merkezin dışında ham demirin temin edildiği yerler arasında Midye, Sofya, Tatarpazarı, Tekirdağı (Rodosçuk), İznikmid, Erzurum, Sinop, ve Bartın bölgeleri sayılabilmektedir. Ancak bu sayılan bölgeler ham demirin ocaklardan çıkarıldığı yerler olmaktan çok, çeşitli sebepler ile ham demir veya hurda haline gelmiş demirlerin satın alındığı yerler olduğu görülmektedir.¹⁴⁶

Ham demirden imal edilen ve işlenip şekil vermek suretiyle gemilerde kullanılan mühimmatlardan biri de lenger demiridir. Lenger demirleri gerektiğinde gemi inşa tezgâhlarında imal edilirken gerek görüldüğünde İstanbul'da hazırlanıp gemi inşa merkezine naklolabilmektedir. Ortalama büyüklükte bir kalyonda, iki adet baş lenger demiri, iki adet sugunda demiri ve limanda demirlemek için kullanılan iki adet lenger demiri olmak üzere toplamda altı adet lenger bulunmaktadır. Bu altı adet lenger demiri için yaklaşık olarak 270 kantar ham demir kullanılmaktadır. Bunun yanında gerek görüldüğünde eski ve kazazede olup çıkarılması mümkün olan batan gemilerden de lenger demirlerinin çıkarılıp kullanıldığı bilinmektedir.¹⁴⁷

Lenger demirinden sonra ham demirden imal edilen ve gemi inşasında önemli rol oynayan bir başka mühimmat çivi(mismar) ve cıvata'dır. Çivi ve cıvatalar demirciler tarafından ısıtma ve eritme işlemlerine tabi tutularak üretilmektedir. Bu üretilen çivi ve cıvatalar ham demirin yanında ahşap, demir, bakır ya da bakır-çinko karıştırılarak imal edilmektedir. Nedeni

¹⁴⁵Şenay Özdemir Gümüş, *XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası*, ss. 230-231.

¹⁴⁶Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, ss. 123-124.

¹⁴⁷Ünal, *age*, ss. 393-394.

ise her çivi ve cıvata çeşidinin geminin farklı bölgelerinde kullanıyor olmasıdır. Gemilerin alt kısımlarına ya da gövdelerine yerleştirilen bakır levhalarda bakır çiviler kullanılırken, geminin gövde kısmında gerek çürümeyi engellemek gerek demir çivi ve cıvataların yaptığı ağırlıktan kurtulmak için tahta çivi ve cıvatalar kullanılmıştır. Tahta çivi yapımında pirnar ağaçları ön plana çıkmaktadır. Kalyon¹⁴⁸ inşası için imal edilen çivi ve cıvataların ham demirken eritilme aşamasında funda\fonda kömüründen yararlanılmıştır. Bunun yanında çam kömürü de eritme işleminde kullanılmıştır.¹⁴⁹ Bu çam kömürleri Midilli, Molova ve Kolonya kazalarından tedarik edilmiştir. Aynı zamanda taşra tezgâhlarından olan Midilli de Bergama ve Kozak kazasından da çam kömürü alındığı görülmektedir.¹⁵⁰

2.2.1.2.Kereste

Gemi inşasında ana malzemeyi teşkil eden ve oluşturan kerestedir. Donanma için keresteler ormanlık yönden zengin olan bölgelerden elde edilmektedir. Ancak elde edilen her kereste gemi yapımına uygun olmamakla birlikte eski dönemlerden beri gemi inşasına uygun kereste temini önemli bir sorun olmuştur. Öyle ki Osmanlı Devleti sınırları içerisinde gemi yapımına uygun orman ve ağaç türleri bulunmasından dolayı büyük bir avantaja sahip olduğu görülmektedir. Gemi inşasında kullanılacak kereste türleri kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur, çınar, meşe ve çam ağaçları olarak göze çarpmaktadır.¹⁵¹

Osmanlı donanmasına kereste tedariki konusunda; Midilli, Kazdağı, Canik eyaleti, Rodos, İznikmid, Kidros, Cide, Misivri, Gemlik, Seferihisar, Tuzla, Kocaeli, Ayvalık, Bergama, Sarıçayır ve Korupazarı gibi bölgeler ön plana çıkmaktadır.¹⁵² Bu bölgelerin yanında artan inşa faaliyetleri ve gerek duyulan ihtiyaçtan dolayı yeni yerlerde de aramalara girişilmiştir. 1699 yılında Bolu sancağı ormanlarında keşif çalışmaları yapılmış ve ilerleyen yıllarda donanmaya kereste temini sağlamıştır.¹⁵³ Devlet, yukarı kısımlarda adı geçen yerlerden iki türlü şekilde kereste temin etmiştir. Bunların ocaklık kereste ve ocaklık harici tüccar esnafından alın kereste şeklinde olduğu görülmektedir.

¹⁴⁸ Çivi ve cıvataların kalyon inşasında kullanıldığı gibi inşa edilen diğer gemi türlerinde de kullanılmaktadır. Ancak anlaşılacağı üzere geminin türü kullanılan bu çivi ve cıvataların miktarı üzerinde etkili olmuştur. Bu konuda Kâtip Çelebi bir adet kadirge, mavna ve başarda inşasında gereken çivi ve cıvata hakkında şu şekilde bahsetmiştir; *"Bir kadirgaya yüz kantar çivi gider; tutumlu davranılsa seksen ile de olur, derler. Ne kadar muhkem ve mükemmel olsa iyidir. Mavunaya üç yüz on iki kantar, başardaya beş yüz kantar çivi gider. Mismara (mih) onlar çivi derler. Pazar narhına göre okkası on dörderden bir kantarı altı yüz on altı akçe eder, buna göre değeri bilinir."* Çelebi, *age*, s. 185.

¹⁴⁹ Zorlu, *age*, ss. 52-55.

¹⁵⁰ Özdemir Gümüş, *XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası*, s. 233.

¹⁵¹ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 102.

¹⁵² Zorlu, *age*, ss. 45-46.

¹⁵³ Yusuf Alperen Aydın, "XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Dünya Basımevi, İstanbul, 2005, s. 36.

Herhangi bir gemi inşa merkezinde kereste lazım geldiğinde ise bu belli aşamalardan geçmektedir. Öncelik olarak inşa edilecek gemi sayısına ve özelliğine göre ihtiyaç duyulan kereste miktarı, kaç adet kereste lüzum olduğu, hangi cins kerestenin gerektiği, seren ve sütun ya da astarlık için mi kullanılacağı tespit edilmiştir. Bundan sonra ki adım ise ağaç ve kereste işinden anlayan usta kimseler tarafından hangi cins kerestenin hangi mahalde bulunacağı belirlenerek kereste imal edilecek her bölgeye defter ile tevzi olunmuştur.¹⁵⁴ Burada gönderilen ocaklık keresteleri¹⁵⁵ için bölgenin ormanları köylülerin kontrolünde idi. Defter gönderilen bölge de ağaç türü ve kerestenin hangi dağda bulunduğunu kerestecileri ve baltacıları bilirdi. Burada kereste kesim işlemini yapacak olan yine kesim yapılacak olan bölgenin köy ahali olduğu görülmektedir. Bu işlerde uğraşan ahali özellikle avarız ve geçici vergilerin bazılarında uzak tutulmuştur. Bir başka ödeme şeklinde ise yevmiye diyebileceğimiz günlük şekilde ödenen ücret üzerinden olmuştur. Kerestenin türünün belirlenmesi ve kesim işlemi bu şekilde gerçekleştiği görülmektedir. Kerestenin nakletme ve taşınma aşamasına gelindiğinde ise burada kaza kadıları, ayan, zabitan vs. görevliler sorumluluğunda gerçekleşmiştir.¹⁵⁶ Kerestenin taşınma ve nakli konusu önemli bir organizasyon ve aynı zamanda ağır bir iş yükü olarak karşımıza çıkmıştır. Kesilen kerestenin taşınmasının kolay olduğu için kış ayları tercih edilmiştir. Kar üzerinde kaydırılmak suretiyle bu işlem yapılmaya çalışılmıştır. Bir başka yöntem olarak ise camus arabaları ile en yakın iskeleye ulaştırılmasıdır. Arabalar ile götürülen kereste en yakın iskeleye götürülür, götürülmeden önce geçeceği yollar düzenlenir köprü gibi tehlikeli kısımlar sağlamlaştırılırdı. İskeleye inen kereste, rençber ve taş gemileri vasıtasıyla veyahut bu iş için kullanılan ticari kalyonlara yüklenerak kereste istenen gemi inşa merkezine nakilleri gerçekleşmiş olurdu.¹⁵⁷

Osmanlı Devleti, ocaklık olarak alınan kerestenin yanında tüccar esnafından gerektiğinde kereste satın aldığı görülmektedir. Burada temin edilen kerestenin ücreti tüccara ödenmektedir. En önemli kıstas ise kesilen kerestenin gemi inşasında kullanılacak kalitede ve türde olmasıdır. Tüccar sınıfından alınan kerestelerin tedarik edilme bölgeleri ise; Karadeniz’de Samsun, Rumeli’de Varna ve sahilleri ile Anadolu’da Bolu havalisi olarak ön plana çıkmaktadır.¹⁵⁸

¹⁵⁴ Ünal, *age*, s. 387.

¹⁵⁵ Ocaklık kereste için Kâtip Çelebi şu şekilde yazmaktadır; “Her yıl bin tane verdinar Kocaeli sancağından kesilir. Ondan başka bu sancak ve Bursa sancağı kazalarından on iki kadılık ki Sabanca, Ada, Akyazı, Yörükhan-ı Akyazı, Ab-ı Safi, Sarıçayır, Geyve, Akhisar, Yalakabad ve İznik kazalarıdır, her yıl onarım için üç yük akçelik kereste ve kireç ocaklıktır, çıkarılır.” Çelebi, *age*, s. 185.

¹⁵⁶ Yaşar Baş, “Kocaeli’den İstanbul’a Kereste Nakli, Tersane ve Tophane’de Kullanımı”, *Studies Of The Ottoman Domain*, C. 6, S. 11, Ağustos, 2016, ss. 150-151

¹⁵⁷ Aydın, *XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini*, ss. 37-38.

¹⁵⁸ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, ss. 115-116.

Bir kalyonun inşasına öncelikle teknenin¹⁵⁹ kurulmasıyla başlanılmaktadır. Teknenin yapımında; omurga, baş ve kış bodoslamaları ile astar pareleri, döşek, eygü, doldurma, akreb, astar, ıskarmoz, koğuş tabanı, tabanlık, vürdinar ve delikli vürdinar adı verilen kereste çeşitleri kullanılmaktadır. Nitekim teknenin kurulması ve inşasının ilerlemesiyle gemi inşa merkezlerine kereste nakli kesilmemiştir. Öyle ki kalyonların denize indirilme vakitleri yaklaşıkça kereste işi daha önem kazanmış ve işlerin aksamaması için cezalandırma yöntemine dâhi gidilmiştir. Bu konuda halka karşı hem haksız muamele yapılmaması hem de yapılan işte hakkaniyet söz konusu olduğundan kereste temininde görevli olan kişiler dürüstlükleriyle bilinen dindar ve verilen işin üstesinden gelebilecek kabiliyette kişilerden seçilmiştir. Bu görevliler üç yıllığına göreve atanmakta ve işlerini doğru yapması durumunda bu sürenin uzatıldığı görülmektedir. Tedarik edilen kerestenin muhafazası konusu da önemli noktalardan biri olmuştur. Bunun için gerek gemi inşa tezgâhlarında gerek Tersâne-i 'Âmire'de bir mahzen bulunmaktadır. Bulunan bu mahzenlerde de yangın riski ve kerestenin kötü şartlara maruz kalmaması konusuna dikkat edilmiştir.¹⁶⁰

2.2.1.3. Sütun ve Seren

Seren; Direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere ufki olarak bağlanmış gönderlere denmektedir.¹⁶¹ Sütun; Gemilerin güvertelerinden yukarı doğru dikilip, iskaçalara bindirilen ve eğilmemesi için çarmık, patrisa, baştan ve kıçtan yanlardan bağlanan direklerdir. Bu direkler bazı gemilerde güvertenin herhangi bir bölümünde yuvalara oturtulmuş şekilde görülürken bazı gemilerde direkt olarak omurgaya sabitlenebilmekteydi.¹⁶²

Osmanlı donanmasında bulunan kalyonlarda seren ve sütun köknar çamından elde edilmekteydi. Kalyon inşasında kullanılan diğer malzemeler gibi Osmanlı Devleti sütunu ve sereni kendi kaynaklarından karşılayabilmiştir. XVIII. Yüzyılda bu konuda Karadeniz bölgesi ön plana çıkmaktadır. Kitros, Çayağzı, Alaplı, Hendek gibi kazaların yanında Ereğli, Sakarya, Gerze, Sinop, Cide, Alaçam, Saray gibi bölgelerden de seren ve sütunların temin edildiği görülmektedir.

¹⁵⁹ Kâtip Çelebi tekne kurulumu konusunda şu şekilde bahsetmektedir. "Önce bir kadirganın kerestesine bütün direği ve küreği miriden verilmek gerekse elli altı bin akçe verilir. Başarda, üç kadirga kadar ve mavuna yaklaşık olarak iki kadirga kadar ola. Ve her geminin bir de sandalı olur. Bir kadirga kerestesi dört yüz tahta ki on ikişer arşun ve verdinar direklerinden biçilmiş ola; ne kadar kuru ve sağ olursa yeğdir.

Ve iki yüz eğgeği yirmi beşer akçeye kanundur. Dağdan kesüp getirene beş akçe verilir ve iki yüz elli kadar eğgeği aralarına doldurma ve otuz kadar koğuş tabanı, kuşak ve onurga için on altışar arşun çubuk, koğuş hafif olmak için boyu on altı zira kadar yirmi beş çam tahtası ve iki dümen ki biri yedektir, dişbudak ağacından olur.

İki direk ve üç seren ki biri bağlanup ikisi kanat altında yedek gider; yetmiş beş kürek, ellisi takulup yirmi beşi anbarda yedek gider. Çelebi, *age*, s. 185.

¹⁶⁰ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, ss. 225-244.

¹⁶¹ Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1968, s. 343.

¹⁶² Gürçay, *age*, s. 131.

Kesilecek olan seren ve sütunlar için daha çok kış mevsimi tercih edilmiştir. Bunun nedeni gerek ağaçların kışın suyunu çekip daha dayanıklı olması ve kesilme işlemi sırasında karın yumuşatıcı etkisiyle yere düşen ağaçların zarar görmemesidir. Sütun ve serenlerin nakliyatı konusunda; kesilen seren ve sütunlar büyükbaş hayvanların çektiği arabalar ile civarda bulunan en yakın iskeleye nakil edilmiştir. Bu iskeleler arasında İnebolu, Karaağaç, Ereğli, Alaplı, Bartın, Amasra, Çakraz, Tekeönü, Deliklişile, Kurucaşile, Aydos ve Kitros gibi yerler bulunmaktadır. İskeleye taşınan seren ve sütunlar çekeleve, melekse, rençber ve tüccar kalyonlarına bağlanarak tersaneye ya da ihtiyaç duyulan gemi inşa merkezine ulaştırılmıştır. XVIII. Yüzyıl Osmanlı kalyonları ise bu ulaştırılan sütun ve serenlerin gemiye konulmasıyla üç sütun, ikişer üçer serenlerden meydana gelmiştir. Bunun yanında bir adet de cıvadra¹⁶³ adı verilen direk konulmuştur. Sütunların baştan kıça doğru tirinkete(pruva), mayıstra(grandi) ve mizana olarak adlandırılmıştır. Serenlere de bunlara uygun şekilde isimler verilmiştir.¹⁶⁴

2.2.1.4. Kalafat Malzemeleri

Gemi inşasında en önemli ve kritik işlemlerden birisi kalafatlama işlemidir. Kaplama ve güverte döşeme tahtalarının armoz ve suğralarına üstüğü sıkıştırıldıktan sonra üzerlerine zift denilen kaynatılmış katranla doldurma işlemine kalafatlama denilmektedir.¹⁶⁵ Kalafatlama işlemi için *üstüğü*, *zift*, *katran* ve *reçine* kullanılmıştır. Bu işlem gemilerin su almasını engellemek ve ahşap kısımların suya karşı dayanıklı hale getirilmesi için yapılmaktadır. Önce geminin tahtaları üstüğü adı verilen halat parçaları sıkıştırılıp daha sonra ise tüm yüzeyi ziftle kaplanması suretiyle kalafatlama işlemi yapılmaktadır.¹⁶⁶ Bu işlem gemi inşasında denize indirilmeden önce ki son işlemlerden biri olarak da kabul edilebilir. Kalafatlanan bir kalyon kızıklara yerleştirilip denize indirilme merasimini beklemektedir.¹⁶⁷

Kalafatlama işleminde en önemli malzemeler zift ve katran olarak karşımıza çıkmaktadır. Zift; çam, katran, köknar ağaçlarından çıkarılıp kaynatılarak elde edilen madde olup,¹⁶⁸ katran ise kömür madeninden ve çam ağaçlarından kuru damıtma yoluyla elde edilen yapışkan bir sıvıdır. Zift ve katran geminin suyla temas eden kısımlarına ve omurgalarına sürülmektedir. Bu sayede geminin zamanla suya temas ettiğinde çürüyebilecek kısımlarını korumaktadır. Osmanlı Devleti'nde zift; Amasya, Devrek, Çarşamba, Yılanluca, Dergene,

¹⁶³ Cıvadra; Gemileri baş taraflarından mail olarak uzatılan ve pruva direği ile çubuklarının ıstralyaları bağlanan serendir. Ana cıvadra, baston ve kontra baston şeklinde üç parçadan oluşmaktadır. Ticari amaçlı kullanılan yelkenli gemilerde bombures olarak isimlendirilmektedir. Gürçay, *age*, s. 91.

¹⁶⁴ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, ss. 258-262.

¹⁶⁵ Gürçay, *age*, s. 221.

¹⁶⁶ Özdemir Gümüş, XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası, s. 232.

¹⁶⁷ Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi" *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.8, S.1, 2010, s. 19.

¹⁶⁸ Gürçay, *age*, s. 418.

Hisarönü, Sinop, Samsun, Alaçam, Çanlı, Çanakkale, Edremit, Tuzla, Ezine, Bayramiç, Kazdağı, Taşözü gibi bölgelerden temin edilmiştir. Katran ise; Çanakkale'den ocaklık, Arnavutluk, Eflak ve Karadeniz bölgelerinden satın almak suretiyle tedariki sağlanmıştır.¹⁶⁹

Bir başka kalafat malzemesi üstüpü ise; keten, kendir ve eskimiş ip parçalarından oluşan mühimmat olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle kalafatlama esnasında zift ve katran sürülmesi işleminden önce kayık ve gemi teknelerinin aralıklarına su geçirmemesi için kullanılmaktadır. Yeni yapılan bir gemiye ortalama olarak ilk kalafatlama esnasında 12 kantar üstüpü kullanılırken kalafatlama işlemi bittiğinde bu rakam 100 ile 250 kantar arasında değişebilmektedir. Ancak bu bahsi geçen rakamlar gemi türüne göre değişiklik göstermiştir.¹⁷⁰ Üstüpler eski keten, kendir, halat ve eskimiş iplerden meydana geldiği için İstanbul'da bulunan Tersâne-i 'Âmire depolarında bulunabilmektedir. Bunun yanında XVIII. Yüzyılda Mısır ve Kahire bölgelerinin üstüpü konusunda önemli merkezler olmuştur.¹⁷¹ Ancak bu merkezler dışından Bolu, Sinop, Küre, Yedigöller, Florine, Köprülü, Görice, Bendereği, Amasra, Ohri, Manastır, Pirlepe, Karaferye, Serfiçe, Vardar, Aşağı Hızırbeyli, Yukarı Hızırbeyli gibi bölgelerden de gerektiği durumlarda üstüpü tedariki söz konusu olmuştur.¹⁷²

Son olarak Reçine ise; çam ağaçlarından sıvı halde çıkarılan bir malzemedir. Ziftlerin sertleşmesinde ve donyağı ile karıştırılarak gemilerin suyun içinde kalan kısımlarında kullanılmaktadır.¹⁷³ İnşa edilen Osmanlı donanma gemilerinin reçine ihtiyacı reçinenin bol bulunduğu İskolas ve İşkeroz Adaları'ndan temin edilmiştir. Aynı zaman bu adalar reçine temininde ocaklık olarak bağlanmıştır. 1700 yılında isimleri zikredilen ada halkından her sene kalyonların kalafatlanması için yaklaşık olarak 1000 kantar reçine hazırlamaları istenmiştir. Nitekim ocaklık olarak hazırlanan reçineye ek olarak gerekli görüldüğünde tüccar esnafından da reçine alındığı görülmektedir.¹⁷⁴

2.2.1.5. Yelken Bezi

Osmanlı donanmasında XVIII. Yüzyıl ile birlikte özellikle yelkenli gemilerin kullanılmaya başlamasıyla yelken bezi ve üretiminin önem kazandığı görülmektedir. Yelken, hız ve manevra kabiliyetinde belirleyici unsur olduğundan, gemiye takılan her yelken bezine isimler verilmiştir. Bunlar isimlerini takıldıkları yelkenden ve üzerinde buldukları direktten ya da serenlerden

¹⁶⁹ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, ss. 270-274. Bu konuda Tuncay Zorlu- *Osmanlı ve Modernleşme (III.Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği)* adlı eserinde zift ve katran temin edilen yerleri Mısır, Kapıdağı, Edremit ve Gümrü bölgeleri olarak vermektedir. Bilgi için bkz. Zorlu, *age*, s. 60.

¹⁷⁰ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 146.

¹⁷¹ Zorlu, *age*, ss. 65-66.

¹⁷² Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 146.

¹⁷³ Gürçay, *age*, s. 330.

¹⁷⁴ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, ss. 271-272.

almıştır. Bir kalyonda bulunan yelken bezleri Mayistra, Alborta, Gabya, Trinkete, Mizana, Kontra Mizana, İstralya, Civadra, Kontra Civadra, Babafingo olarak adlandırılmıştır.¹⁷⁵

Yelken bezinin XVIII. Yüzyıl başlarında Fransa'dan ithal edildiği görülmektedir. Ancak artan kalyon sayısı ile fazlalaşan maliyetler ve Çanakkale'de yelken bezinin gayet kaliteli bir şekilde üretilmesinden dolayı yelken bezi iç pazardan karşılanır olmuştur. Yelken bezinin en önemli üretim yeri olarak Çanakkale bölgesi ortaya çıkmıştır.¹⁷⁶ Çanakkale'de bir müddet yelken bezi tedarik edildikten sonra gerek İstanbul'a uzaklığı gerek üretim sahalarında kontrolün tam yapılamaması sebebiyle yelken bezi üretimi İstanbul'a taşınmıştır. Tersâne-i 'Âmire sahasında kurulan Bezhane (Kirpas Karhanesi) ile donanmanın yelken bezi ihtiyacı giderilmeye çalışılmıştır. Buna göre bez hanenin ilk kuruluş tarihi 1709-1710 olarak kabul edilebilmektedir. İlk başlarda donanmanın o yıl ki ihtiyacı kadar üretim yapan Bezhane'ye daha sonraları getirilen düzenlemeler ile yıllık belli bir yelken bezi üretme kotası konulmuştur. Bu hususta yıllık Bezhane'de 40 tezgâh bulunacak ve 12.000 top bez üretilecektir. Bu sayı ülkenin içinde bulunduğu durum ile değişiklik gösterebilmektedir. Bu hususta Prut ve Mora seferleri esnasında 14.160 top yelken bezi istenilirken, 1718 Mora seferi bitişinde 2000 top yelken bezinin yeterli olacağı belirtilmiştir. Ayrıca devletin sadece Bezhane tezgâhlarında üretilen bezlerin yanında açık pazardan da yelken bezi tedarik ettiği görülmektedir.¹⁷⁷

2.2.1.6. Diğer Malzemeler

Osmanlı donanması gemi inşasında sadece yukarıda ismi zikredilen ve açıklaması yapılan malzemeler ile sınırlı kalmamıştır. Bunların arasında yağ bir diğer adıyla revgan, gerek mürettebatın yemeklerinde gerek gemilerin yağlanması ve aydınlatma işlemlerinde kullanılmıştır. Kullanılan bu yağlar arasında zeytin, balık, bezir, don ve petrol yağları bulunmaktadır. Temin edilen yağlar çeşitlerine göre ülkenin birçok noktasından gerek ocaklık gerek satın alınma yoluyla tedarik edilmiştir. Boya, gemilerin ve ağaç ve demir kısımlarını hava ile oluşabilecek tesirinden korumak ve ömürlerini uzatmak için sürülen rengârenk sıvıdır. Bu boyalar çeşitli malzemeler karıştırılarak elde edilmekte ve sabbağ ve nakkaşlar tarafından gemilere sürülmektedir. Balmumu, fenerlerin içinde yakılarak gemilerin aydınlatılmasında kullanılmıştır. Donanmada gereksinim duyulan balmumu Boğdan civarlarından ocaklık olarak

¹⁷⁵ Bu isimlendirilen yelken bezlerinin özellikleri ve gemi de kullanım alanları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Taş, "18.Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Kullanılan Yelken Bezi Türleri ve Miktarları", *Social Sciences Studies Journal*, V. 5, I. 19, June, 2018, ss. 2304-2320.

¹⁷⁶ Çanakkale'de üretilen yelken bezinin ham madde, üretim şekli gibi birçok ayrıntı için ayrıca bkz. Ebru Çatalkaya Gök, "Gelibolu Yelken Bezi" *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 10, S. 49, Nisan, 2017, ss. 174-179.

¹⁷⁷ Yusuf Alperen Aydın, " XVIII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Donanması ve Tersâne-i 'Âmire'de Lenger ve Yelken Bezi Üretimine Başlanması" *Tarih Dergisi*, S. 49, İstanbul, 2010, ss. 47-57.

alınmıştır. Kendir ise, kenevir sapından çıkarılan lif anlamına gelmektedir. Gerek gemilerin donatılmasında gerek gemilerde kullanılan halat ve bezlerin yapımında hammadde olarak kullanılmıştır. Genel itibariyle Karadeniz, Ege ve Trakya bölgelerinden temin edilmiştir. Son olarak ise resen; ip, halat, urgan manalarına gelmektedir. Geminin halat ve bağlama işlerinde kullanılmıştır.¹⁷⁸

2.2.2. Gemi İnşasında Görevli Personel

Osmanlı donanması için gemi inşa faaliyetlerinde en az malzemelerin temini kadar bu malzemeleri işleyen sanatkârlarda önemli bir yer tutmaktaydı. Bunların içinde başlıcaları, Marangoz(Neccar) ve Burgucular, Kalafatçılar, Paru-tıraşlar, Haddadlar, Meremmetçiler, Tuggerler, Makaracılar, Üstüpücüler, Kumbaracılar, Varilciler, Tulumbacılar şeklinde oluşmaktadır.¹⁷⁹ Birde bu sanatkârların emrinde görev alan amele sınıfı bulunmaktadır.¹⁸⁰

Bu sanatkârlar arasında marangoz ve burgucular, gemi inşasında çalışan ve önemli bir yeri olan meslek grubunu oluşturmuştur. Kerestenin kesim biçim ve şekil verme işlemlerinde görev almışlardır. Ancak gerek görüldüğünde tersane ya da gemi inşa tezgâhı dışında, kereste kesimi için ormanlarda görev aldıkları bilinmektedir.¹⁸¹ Marangozlara neccar da denilmiştir. Bunlar geçmiş dönemlerden beri gemi inşasında görevli olup acemi oğlanlar ocağından seçilebilmişlerdir. Bu seçilen neccarlar ulufeli¹⁸² olarak çalışmışlardır.¹⁸³

Kalafatçılar, gemi inşasında kalafatlama ve geminin ziftlenmesi işlemine bakan sanatkâr grubuna denmektedir. Bu sanatkâr grubunun geçmiş dönemde acemi oğlanlar ocağından alındığı görülmüştür. Kalafatçılar gemi inşasında marangoz ve burgucular ile birlikte en çok nüfusa sahip sanatkâr grubu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun nedeni ise yeni inşa olan gemilerin kalafatlanmasının yanında donanmada mevcut hizmette bulunan gemilerinde gerek

¹⁷⁸Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, ss. 102-146.

¹⁷⁹Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, ss. 66-79.

¹⁸⁰Ünal, *age*, s. 381.

¹⁸¹Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 98.

¹⁸²Ulufe:Osmanlı Devleti'nde askeri ve sivil kuruluşlarda görevli kişilere devlet tarafından üç ayda bir verilen maaş. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Mert Sunar, *Ulufe*, DİA, C. 42, İstanbul, 2002, ss. 124-126.

¹⁸³Bostan, *Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi*,s.306. Acemi oğlanlar ocağından sanatkâr ve neccar alınması hakkında İsmail Hakkı Uzunçarşılı- *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları I, Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı* adlı eserinde verdiği bir belge örneğinde şu şekilde bahsetmektedir:

Yeniçeri Ağasına Hüküm ki:

*Tersâne-i 'Âmirem'de bina olunmak ferman olunan gemiler alettacil irişmek mühimmattan olmağın Acemi oğlanların arasında ne kadar dülgerlik ve kalafatçılık sanatını bilür ve sair tersaneye müteallik sanat bilür oğlan var ise Tersâne-i 'Âmireme gönderüp işletmek emr idüp buyurdum ki vusul (buldukta) te'hir eylemeyüp emrim üzere Acemi Oğlanların arasında eğer dülgerlik ve eğer kalafatçılık ve eğer sair tersaneye müteallik snnat bilür nekadard Acemi oğlan var ise Tersâne-i 'Âmireme gönderesin ki varup anda işleyüp gemileri muaccelen iriştirmek babında sayü ihtimam oluna ve nekadard Acemi oğlanı gönderilürse alelesami defter eyleyüp südde-i saadetime gönderesin ki maslahat itmame iriştik de hallerine göre riayet oluna. Sene 978 H. (1571 M.) İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları I, Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s. 119.*

görülmesinde kalafatlanmasıdır. Bu işlem kalafatçı esnafının sorumluluk alanına girdiğinden önemli ve kalabalık bir sanatkâr grubu olmuşlardır. Bundan dolayı devlet bu meslek grubuna ihtiyaç duymuştur. Gerektiğinde gündelik olarak çalışan, tersanede veya gemi inşa tezgâhlarında görevli sivil kalafatçı esnafına rastlamak mümkündür. Bunlar kadrolu olmayıp gündelik çalışan sanatkârlar olmuştur. Buna karşılık olarak devlet gemi inşasında istihdam edilen kalafatçı esnafına zift, katran, reçine alımında bazı ayrıcalıklar sağladığı görülmektedir.¹⁸⁴

Bu mesleklerin yanında diğer ismi zikredilen sanatkârlardan, paru-traş; kürek yontan, haddad; demirci, meremmetçi; gemi mahzen ve müstemilatın tamirinde çalışan, tuc- ger; makara tucu dökmek ve tucdan makara yapan, üstüpücü; gemi tahtalarının aralıklarını üstüğü ile dolduran, kumbaracı; içi patlayıcı ve mermi ile doldurulan kumbarayı havan topu veya elle atan,¹⁸⁵ varilciler; su ihtiyacını karşılamak için mancana, fiçı ve varil imal eden, makaracılar; ağır cisimleri veya gemilerde yelkenleri sabitleyen ip ve halatların kaldırılması işleminde kullanılan makaraları yapan, tulumbacılar; geminin su alma durumunda suyu tahliye etmeye yardımcı olacak tulumbaları imal eden kişiler olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁸⁶

Gemi inşasında ismi zikredilen sanatkârların yanında mimarlarda mevcuttur. Gerek Tersâne-i 'Âmire'deki kalyonların gerek taşralarda inşa olunan kalyonların inşasından sermimar denilen mimarbaşılar sorumluydu ve marangoz, burgucu, kalafatçı gibi vs. sanatkârlar mimarbaşılarının emrinde çalışmıştır.¹⁸⁷ Baş mimarlar gemi yapımında uzmanlaşmış kişilerden meydana gelmiştir. Baş mimarların yanında mimar-ı sâni, mimar kalfası veya mimar halifesi denilen görevliler bulunmuştur.¹⁸⁸ Bunlar ikinci, üçüncü ve dördüncü mimar olarak görev yapabilmekteydiler. Herhangi bir durumdan dolayı mimarbaşı görevi boşalırsa ikinci mimar mimarbaşı olarak görev getirilmiştir. Sırası ile alttaki görevliler de bir üst makama aktarılmıştır. Dördüncü mimar yerine marangoz ustalarından biri geçirilmiştir. Bundan hareketle mimarlık görevinde bir usta-çırak ilişkisi olduğu görülmektedir. Pek çok meslekte olduğu gibi mimarlık işinde de bir kişi önce işin çıraklığından başlayıp, ustaları tarafından da tecrübeleri aktararak, gösterdiği başarıya göre önce marangoz daha sonra mimarlık görevini üstlenebilmekteydi.¹⁸⁹

Usta-çırak ilişkisine dayalı mimar yetiştirme usulüne karşın Osmanlı Devleti'nde yabancı mimar ve marangozlara da görev verilmiştir. Özellikle XVIII. Yüzyılın son çeyreğinde Fransız ve İsveçli uzmanlara rastlamak mümkün olacaktır. Yüzyılın sonlarında yaşanan yenilgiler ve Osmanlı donanmasının içinde bulunduğu sıkıntılar nedeniyle 1784 yılında Fransız uzmanlar

¹⁸⁴Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, s. 67., Aydın, *Sultanın Kalyonları*, ss. 100-101.

¹⁸⁵Nurcan Yazıcı, "Osmanlı Devleti'nde Tersâne-i 'Âmire Mimarlığı ve Mimarları", *Türkler ve Deniz*, (ed. Özlem Kumrular) Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 384.

¹⁸⁶ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, ss. 69-78.

¹⁸⁷ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, ss. 92-93.

¹⁸⁸ Ünal, *age*, s. 381.

¹⁸⁹ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 93. Osmanlı Devleti'nde mimarlar ve tersane mimarlığı için ayrıca bkz. Yazıcı, *agm*, ss. 381-402.

getirilmiştir. Bu dönemde 1796 yılında Fransa'dan gelip en bilinen Mühendis Brun adı verilen bir gemi inşa uzmanıdır. Brun ve arkadaşları sayesinde o dönemde Osmanlı donanmasında çok sayıda gelişmeler meydana gelmiştir. Bu yabancı uzmanlar Sadece Brun ve arkadaşları ile kalmamış, Fransız ve İsveçli birçok uzman ülke topraklarına getirilmiştir.¹⁹⁰ Nitekim Rodos'ta 1795 yılında inşa edilen üç ambarlı bir kalyon için İsveçli uzmanların görevlendirildiği görülmektedir.¹⁹¹



¹⁹⁰ İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü, 1785-1819" *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, ss. 207-213.

¹⁹¹ İdris Bostan, "Tersanede Büyük Havuz İnşası, 1794-1800", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 227.

3.18. YÜZYILDA RODOS'TA GEMİ İNŞASI

1770-1792 yılları arası Rodos'ta gerek büyük donanma gemileri gerekse ince donanma sınıfı gemiler inşa edildiği görülmektedir. Bu tarihler arasında büyük donanma gemilerinden 3 adet kalyon, 1 adet firkateyn ve 5 adet firkate, ince donanma gemileri sınıfından 10 şahtur, 10 adet celbe, 2 adet kırlangıç inşa edilmiştir. Elde edilen belgelerde Rodos'ta donanma için gemi inşa edilen yeri belirtmek için *Rodos Ceziresinde* veya *Rodos Sahasında*¹⁹² ifadeleri kullanılmıştır.

3.1. Büyük Donanma Gemileri

3.1.1. Kalyon İnşası

Rodos'ta gemi inşa faaliyetlerine bakıldığında kalyon inşasının, konumuzun tarihsel kapsamı dâhilinde ilk olarak 12 Ağustos 1770'de (H. 19 Rebî'ül-âhir 1184) karşımıza çıkmaktadır.¹⁹³ Bu tarihte Rodos'ta aynı anda 3 adet kalyon inşasına başlanıldığı belgelerden anlaşılmaktadır. İnşa aşamasında iken bu 3 kalyona herhangi bir isimlendirme söz konusu olmamıştır. Ancak birbirinden ayrılması için birinci inşa olunan kalyon "*kalyon-ı evvel*", ikinci inşa olunan kalyon "*kalyon-ı sâni*", son olarak üçüncü inşa edilen kalyon "*kalyon-ı sâlis*" şeklinde adlandırılmıştır. Ayrıca Rodos'ta aynı anda 3 adet kalyon inşasına başlanması Osmanlı Devleti'nin o yıllardaki durumu ile açıklanabilmekte ve bu 3 kalyonun inşa edildiği dönem Çeşme Deniz Savaşı'nın hemen sonrasına tekabül etmektedir.



Görsel 2.1.XVIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Kalyonu
Kaynak: Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s.278.

¹⁹² Bu konuda genel itibariyle bu ifadeler kullanılmakla birlikte 21 Ocak 1776 (H. 29 Zil-ka'de 1190) tarihli belgede "*Rodos Tersanesi*" ifadesi de geçmektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Cevdet Bahriye*, nr. 138\6693.

¹⁹³ BOA, C. BH., nr. 12\575.

1768-1774 Osmanlı Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti Rusya ile birçok yerde ve alanda mücadele etmiştir. 1770 yılında savaş devam ederken Mora Rumlarını ayaklandırmak amacıyla Rus donanması İngilizlerin yardımını alarak Akdeniz'e açılmış ve Mora Adası açıklarında faaliyet göstermeye başlamıştır. Rusların Akdeniz'deki faaliyetlerini önlemek amacıyla Osmanlı donanmasına Kaptan-ı Derya Hüsameddin Paşa görevlendirilmiştir. İki donanma arasında ilk karşılaşma 5 Temmuz 1770 tarihinde Çeşme Limanı'nın kuzeyi ile Toprak Adası'nın güneydoğusunda gerçekleşmiş ancak bir sonuç elde edilememiştir. Karşılaşmadan sonra çeşitli görüşlere rağmen Kaptan-ı Derya Hüsameddin Paşa tarafından gemiler Çeşme Limanı'na çekilmiştir. Bunu fark eden ve fırsata çeviren Rus donanması ise 6 Temmuz günü hemen Çeşme Limanı'nın ağzını kapatıp Osmanlı donanma gemilerini ateşe vermiştir.¹⁹⁴

Çeşme Deniz Savaşı'nda yanan Osmanlı donanmasının genel itibarıyla kalyon türü gemiler olmasından dolayı donanmada kalyon eksikliği ön plana çıkmıştır. Kısa vadede Akdeniz'de bulunan Rus gemilerine karşı koyabilmek için Tersâne-i 'Âmire'de bulunan eski gemiler tamir edilerek tekrar kullanılmış, bunun yanında Ülgün-Bar bölgesi gemilerinden ve sivillerden kiralanmış gemilerle ihtiyaç giderilmeye çalışılmıştır.¹⁹⁵ Ancak bunlar kalıcı çözüm olmayacağı için 1770 yılından itibaren Rodos'ta kalyon inşa faaliyetleri hızlanmıştır. Bunun yanında Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra inşa olunan 3 adet kalyonların hepsi 43'er (32,5m) zira boyutunda inşa edilmiştir.¹⁹⁶

Rodos'ta inşası edilecek olan 3 adet kalyonun yanı sıra farklı gemi inşa merkezlerinde de kalyon inşası başlamıştır. 27 Nisan 1770 (Hicri: 1 Muharrem 1184) tarihli belgede " *Tersâne-i 'Âmire'de ve Sinob ve Midilli ve Rodos câniblerinde müceddeden inşâlarına mübâşeret olunmak üzere olan donanmâ-yı hümâyûn kalyonları...*"¹⁹⁷kısımından bu yıllarda gerek Tersâne-i 'Âmire gerek muhtelif gemi inşa tezgâhlarında kalyon inşasına ağırlık verildiği görülebilmektedir.

3.1.1.1. İnşa Memuru

Rodos'ta herhangi bir geminin inşasına başlamadan önce bölgenin mutasarrıfı gerekli organizasyonu sağlamıştır. Bu organizasyona demir, kereste, seren ve sütun ve gerekli paranın temini gibi unsurların dâhil olduğu bilinmektedir.¹⁹⁸ Çalışmamızda gemi inşasında görevli kişilerin aynı zamanda bölgenin " *mutasarrıfı*" veya " *mütesellimi*" olduğu görülmektedir. Bu

¹⁹⁴ Münir Aktepe, "Çeşme Vak'ası", *DİA*, C.8, İstanbul, 1993, s. 289.

¹⁹⁵ Özdemir Gümüş, *XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası*, s. 212.

¹⁹⁶ BOA, C. BH., nr. 138\6693.

¹⁹⁷ BOA, C. BH., nr. 264\12183.

¹⁹⁸ Örenç, *agt*, s. 513.

kişilerin gemi inşasında ki görevlerini belirtmek üzere “*inşâ me’mûru*”¹⁹⁹ veya “*binâ emini*”²⁰⁰ ifadeleri kullanılmıştır.

Çeşme Deniz Savaşı’ndan sonra Rodos’ta inşasına başlanan 3 adet kalyon için dönemin Rodos Mutasarrıfı Cafer Bey görevlendirildiği ve kardeşi Ahmet Bey’in inşa memuru olarak atandığı görülmektedir. Dönemin Rodos Mutasarrıfı Cafer Bey hakkında pek fazla bilgiye ulaşılamamaktadır. Ancak 1770 Çeşme Deniz Savaşı sırasında Rodos mutasarrıfı sıfatıyla donanmada bulunduğu ve gemilerin Çeşme Limanı içine çekilmesinde Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa ile fikir birliği yaptığı bilinmektedir.²⁰¹ Cafer Bey, Çeşme Deniz Savaşı sonrası 28 Temmuz 1770 (H. 4 Rebî’ü’l-âhir 1184) tarihinden başlayarak kısa süreli kaptan-ı deryalık görevinde de bulunmuştur.²⁰² Ancak kaptan-ı deryalık dönemi çok uzun sürmemiş bu süreçte sürekli sağlık sorunlarıyla mücadele etmiştir. Bu hususta Ocak 1771 (H. Ramâzân 1184) tarihli hükümden Kaptan-ı Derya ve Rodos Sancağı Mutasarrıfı Cafer Bey’in rahatsızlığından dolayı Bodrum’da ikamet etmesine izin verildiği²⁰³ ve 14 Mayıs 1772 (H. 11 Safer 1186) tarihinde de Bodrum’da vefat ettiği anlaşılmaktadır.²⁰⁴

Cafer Bey’in vefatıyla birlikte Rodos Mütesellimi kardeşi Ahmet Bey olmuştur. Bu tarihten sonra Ahmet Bey için “*mütesellim-i merkum*” sıfatı kullanılmıştır.²⁰⁵ Cafer Bey’in ölümüyle inşa olunan kalyonların inşa süreci etkilenmiştir. Nitekim yerine geçen Ahmet Bey’in kalyon inşasını bitirememesi ve bütün görevlerini bir anda bırakıp İstanbul’a kaçması²⁰⁶ inşa memurluğunda başarılı olamadığını ve kalyon inşasını durdurduğunu göstermektedir.

Çeşme Deniz Savaşı sonrası Akdeniz’de varlığını hissettiren Rus donanmasının etkisi, Ahmet Bey’in mutasarrıflığı döneminde de görülmektedir. Akdeniz’de faaliyetlerde bulunan Rus donanması Rodos’taki kalyonların inşasına da etki etmiştir. Daha Cafer Bey vefat etmeden 5 Haziran 1771 (H. 21 Safer 1885) tarihinde inşa olunan kalyonların korunması için her sene Rodos’tan alınan müsellahın alınmaması, 700-800 adet silahlanmış kişinin gece ve gündüz inşa olunan kalyonları koruması istenmiştir. Böylece Akdeniz’de bulunan Rus donanmasına karşı inşa olunan kalyonlar için güvenlik önlemleri alınmıştır.²⁰⁷ Ancak Midilli’de Rus donanmasının baskınına engel olunamamıştır. Mütesellim Halil Ağa’nın inşa memuru olduğu 45 zira (34m)

¹⁹⁹BOA, C. BH., nr. 179\8428. BOA, Ali Emiri Abdülhamit I.,nr. 60\4207.

²⁰⁰ BOA, AE.SABH.I.,nr. 296\ 19919.

²⁰¹ Aktepe, agm, s. 289.

²⁰² “Ca’fer Beğ Hazretleri üç tuğ payesiyle Kapudan Paşa olmuştur. Fi 4 R sene 1184”, Osmanlı- Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774), (haz. Süleyman Göksoy), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2007, s. 13.

²⁰³BOA, C. BH., nr. 208\9710.

²⁰⁴ “Bodrum’da sakin sabıka Kapudan Paşa Ca’fer Beğ’in vefat haberinin tarihidir. Fi 11 S sene 1186.” Osmanlı- Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774), ss. 29-30.

²⁰⁵ BOA, C. BH., nr. 240\1112.

²⁰⁶BOA, C. BH., nr. 119\5788.

²⁰⁷ BOA, C. BH., nr. 133\6427.

uzunluğunda iki kalyon henüz inşa aşamasında iken Rus donanması tarafından yakılmıştır.²⁰⁸ Bu hususta “ *Rodos'ta inşâ olunan kalyonların muhâfazasına gayet dikkat küffâr-ı haksârın Midilli'de eylediği misillü Rodos da inşâ olan kalyonlara isâl-i hasâreti fikri kasdı ihbâr olunduğu...*” şeklinde gerekli görevliler uyarılmış ve Rodos'ta inşa olunan kalyonların korunması için Menteşe Sancağı Mütesellimi Hasan Çavuşzade'nin görevlendirilmesiyle güvenlik önlemleri artırılmıştır.²⁰⁹

Çeşme Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının yanmasıyla Akdeniz'de güvenlik açığı meydana gelmiş, bölgede varlığını sürdüren Rus donanması inşa olunan kalyonlara saldırmakla kalmamış bu dönemde inşa edilen kalyonlar için malzeme temininde etkilemiştir. Bu hususta 22 Ağustos 1771 (H. 11 Cemâziyye'l-evvel 1185) tarihinde malzeme tedarik edilmesi için İzmir Voyvodası Karaosmanzade el-hâcc Ahmet Bey'in görevlendirildiği, ancak tedarik edilen malzemenin Akdeniz'de bulunan Rus donanmasından dolayı Rodos Adası'na ulaştırılmadığı görülmektedir.²¹⁰

Ahmet Bey'in görevden ayrılmasının ardından Rodos mutasarrıfı ve inşa memuru olarak Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan karşımıza çıkmaktadır.²¹¹ Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan Rodos Mutasarrıfı olmadan önce Çeşme Limanı'nda mühimmat ihraç memuru olarak görev yapmış olup²¹² vefat tarihi olan Kasım 1783 (H. Zîl-hicce 1197) tarihine kadar da Rodos mutasarrıflığı görevini sürdürmüştür.²¹³

Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan'ın inşa memuru olarak atanmasıyla Rodos'ta bazı sorunlar meydana gelmiştir. Bu hususta bölgede yaşayan Seyyid Mustafa ve Müşebbik oğlu Mustafa isimli kimselerin belgede belirtilmeyen bir nedenle kalyon inşasına engel olmaya çalıştıkları bunun sonucu olarak Bozcaada'ya sürgün edildikleri anlaşılmaktadır.²¹⁴ Nihayetinde Rodos Mutasarrıfı Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan 21 Ocak 1776 (H. 29 Zîl-ka'de 1189) tarihinde yarım kalan *kalyon-ı evvel* inşasına başlamış²¹⁵ ve 3 adet kalyon inşası onun döneminde tamamlanmıştır. Bu kalyonlardan tahmini olarak; *kalyon-ı evvel* 1776, *kalyon-ı sâni*

²⁰⁸ Özdemir Gümüş, XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası, s. 212.

²⁰⁹ BOA, C. BH., nr. 240\1112.

²¹⁰ Belgede çivi ve civatanın ulaştırılmaması “*Sisam boğazında küffâr-ı haksârın dört kıt'a sefinesi lenger endâz olub mürûr ve 'ubûr edenlere mümâna'at üzere olduklarını tahrîr eder...*” şeklinde açıklanmaktadır. BOA, C. BH., nr. 242\11205.

²¹¹ Göreve gelen Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan'a yevmiye olarak 8 kuruş, harc-ı â için ise 250 kuruş verilmiştir. BOA, AE. SABH.I., nr. 296\19919.

²¹² Rodos'ta inşa olunan 3 adet kalyon için mısır ve civata tedariki istenilen belgede Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan için “*Çeşme limanında mühimmât ihrâcına me'mûr olan Merabitzade Hüseyin Kapudan...*” şeklinde bahsedilmiştir. BOA, C. BH., nr. 270\ 12482.

²¹³ BOA, Cevdet Maliye, nr. 574\ 23521.

²¹⁴ BOA, AE. SABH.I., nr. 126\8533.

²¹⁵ BOA, C. BH., nr. 138\6693.

1778 kalyon-ı sâlis 1780 tarihlerinde tamamlanmıştır. Toplamda 3 adet kalyon için 182.930 kuruluş masraf yapılmıştır.²¹⁶

3.1.1.2.Âhen-i Ham

Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra gerek Rodos'ta inşasına başlanan 3 adet kalyon için gerekse Sinop, Midilli ve Tersâne-i 'Âmire'de inşa olunan kalyonlar için yoğun şekilde âhen-i ham tedarikine gidilmiştir. Bu hususta 1 Ağustos 1770 (H. 19 Reb'ü'l-âhir 1184) tarihinde Tekfur Dağı naibine gönderilen hükümdede; inşa aşamasında olan kalyonlara Tophâne-i 'Âmire, Cebehâne-i Amire ve Top Arabacıları Karhanesi'nde imal olacak mühimmat için Filibe, Sofya, Tatarbazarı, Samakov bölgelerinden ham demir istenmektedir. Öyle ki istenilen ham demirin bac, hamaliye, gümrük gibi vergileri ile oyalanılmayarak bir an evvel İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir.²¹⁷

Rodos'ta kalyon inşası için ihtiyaç duyulan âhen-i ham Cebehâne-i 'Âmire'den tedarik edilmektedir.²¹⁸ Cebehâne-i 'Âmire'ye ise Bulgaristan'ın Samakov bölgesinden Tekfurdağı İskelesi yoluyla gelmektedir. Rodos'ta âhen-i ham ile ilk kayıtlara 2 Şubat 1771 (H. 16 Şevvâl 1184) tarihinde ulaşılmaktadır. İnşa olunan üç adet donanma kalyonları için 1.500 kantar ham demire ihtiyaç duyulmuş ise de bunun yalnızca 1.000 kantarı tedarik edilebilmiştir. Ancak burada diğer bölgelerden farklı olarak Kavala bölgesinden tedarik edilen Samakov ham demiri, İnöz İskelesi'nde Yağlı Todorok'un gemisine yüklenip, Boğazhisarı'na gelmiş ve Gelibolu muhafızı Vezir Ali Paşa ve Cafer Paşa marifetiyle Rodos'a nakledilmiştir.²¹⁹

Âhen-i ham, her zaman Samakov bölgesinden ya da diğer demir ocaklarından ham demir olacak şekilde tedarik edilmemiştir. Batan gemilerden sağlam olan demir malzemenin inşa aşamasındaki kalyonlara tedariki söz konusu olmuştur. Bu hususta Çeşme Limanı'nda batan gemilerden çıkarılıp hala kullanılabilir nitelikte olan demirden 2.000 kantarı Rodos'ta inşa olunan kalyonlarda kullanılması için gönderilmiştir. Ancak bu demirlerin Akdeniz'de halen mevcut olan Rus donanmasından dolayı deniz yoluyla ulaştırılmasının mümkün olmadığı, mümkün merteye işlerin kara yoluyla yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Bu hususta İzmir Voyvodası KaraOsmanzade el-hâcc Ahmet Bey'e gönderilen hükümden anlaşılacağı üzere Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan tarafından Çeşme Limanı'nda batan kalyonlardan çıkarılan demirin kara

²¹⁶BOA, *Baş Muhasebe Tersane Emini Kalemî Defterleri* 15009, ss. 2-15.

²¹⁷ BOA, *C. BH.*, nr. 12\575.

²¹⁸ Ocak 1779 (H. Muharrem 1193) tarihli belgede 750 kantar âhen-i ham verilmiştir "...bu def'a dahi Cebehâne-i 'Âmirem'de mevcûddan şimdilik yedi yüz elli kantar âhen-i ham ifraz..."BOA,C.BH., nr. 179\8428. Bunun yanında önceki dönemlerde inşa edilen kalyonlarında âhen-i ham tedâriki için adres Cebehâne-i 'Âmire olmuştur. 16 Ocak 1760 (H. 27 Cemâziyye'l-evvel 1173) tarihli belgede Rodos'ta Kızılhisarızade Ahmet Bey marifetiyle 41,5 zira (31,4m)2 adet kalyon için ihtiyaç duyulan 350 kantar ham demirin Cebehâne-i 'Âmire'den verilmesi istenmektedir. BOA, *C. BH.*, nr. 40\1881.

²¹⁹ BOA, *Ali Emiri Mustafa III.*, nr. 43\3119.

yoluyla İzmir'e nakli, İzmir'den yine kara yoluyla Bodrum'a, oradan kısa bir deniz yolu yolculuğuyla Rodos Adası'na nakli gerçekleşmiştir.²²⁰

Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan'ın göreve gelmesiyle ham demir ihtiyacının devam ettiği görülmektedir. Bu dönemde âhen-i ham tedariki ile bilgilere ilk göreve geldiği yıllarda ulaşılmış ve 2.000 kantar âhen-i ham talep edilmiştir. 21 Ocak 1776 (H. 29 Zil-ka'de 1189) tarihinde istenilen bu 2.000 kantar âhen-i ham'dan 500 kantarı gemiler vasıtasıyla Rodos'a ulaştırılmıştır.²²¹1778 yılının son günlerine gelindiğinde bir kez daha ham demir istenilmiştir. Bu defa Cebehâne-i 'Âmire'den direkt olarak 750 kantar âhen-i ham tedarik edilmiştir.²²²

Elde edilen âhen-i ham, gemilerin inşa aşamasında kullanılan birçok malzemenin hammaddesini oluşturmuştur. Bu malzemelerden çivi (mismar) ve cıvata tedarik edilen ham demirden dökülüp kesilmektedir. Özellikle Rodos'ta inşa olunan 3 adet kalyon için çivi ve cıvata konusunda Çeşme Deniz Savaşı'nda batan gemilerden yararlanıldığı görülmektedir. Bu hususta Çeşme Limanı'nda mühimmat ihracı için görevli Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan'a 5 Temmuz 1771 (H. 22 Reb'ü'l-evvel 1185) tarihinde gönderilen hükümde; batan gemilerden çıkarılan çivi ve cıvatalardan Rodos'ta inşa olunan 3 adet kalyon için 1.000 kantar gönderilmesi istenmiştir.²²³ Ancak bu çivi ve cıvataların deniz yoluyla ulaştırmanın mümkün olmadığı, bu hususta işlerin yine kara yoluyla yürütülmesi gerektiği kararlaştırılmıştır. 27 Ağustos 1771(H. 16 Cemâziyye'l-evvel 1185) tarihinde İzmir Voyvodası KaraOsmanzade el-hâcc Ahmet Bey'e gönderilen hükümlerle Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için Çeşme Limanı'ndan çıkarılan 1.000 kantar çivi ve cıvatanın 200 kantarı, Akdeniz'de bulunan Rus donanmasından dolayı nakil işlemlerinin kara yoluyla gerçekleşmesi istenmiştir.²²⁴ Ayrıca ihtiyaç halinde çivinin ithal edildiği görülmektedir. *Kalyon-ı sâni* için tutulan deftere göre Venediklilerden 58.500 adet mismar satın alınmıştır.²²⁵

Mismar ve cıvata sonra ham demirden meydana getirilen ve gemi inşasında önemli bir malzeme olan lenger demirleri için de adresin İstanbul'da bulunan Cebehâne-i 'Âmire olduğu görülmektedir. Cebehâne-i 'Âmire'nin gerek Tersâne-i 'Âmire'de gerekse taşra tezgâhlarında inşa olunan kalyonlar için lenger demiri ürettiği bilinmektedir. Cebehâne-i

²²⁰ BOA, C. BH., nr. 13\612.

²²¹ ... âhen-i ham mütâlebesinden olduğu inhâ olunmuş olmağla zikr olunan kalyonlar için çendrûz zarfında beş yüz kantar âhen-i ham verilip bu günlerde vaz'-ı sefîneye irsâl olunmak üzere olduğu...." BOA, C. BH., nr. 138\6693.

²²² Bu tarihte gönderilen âhen-i ham ile birlikte kalyonların da inşasının bitirilmesi konusunda dikkat edilmesi ve zamanında inşa edilmesi gerektiği söylenmiştir. "...kalyon-ı mezbûrların inşâları husûsuna ihtimâm ve dikkat ve müddet-i kalîle zarfında tekmîline bez-i sa'y ve gayret ve ihmâl ve müsâmaha ve tekâsülden ziyâde ittikâ ve mübâderet eylesin..." BOA, C. BH., nr. 179\ 8428.

²²³ BOA, C. BH., nr. 270\12482.

²²⁴ BOA, C. BH., nr. 242\11205.

²²⁵Venediklilerden ithal edilen çivi kantar hesabı değil tane hesabı alınmıştır. Her yüz tanesine 12 pare yazılmıştır. Toplam 58.500 adet satın alınan çivi için 175 kuruş 20 pare ücret ödendiği görülmektedir. BOA, D.BŞM.TRE 15044, s. 14.

'Âmire'ye lenger demirlerin imalatı için lazım gelen ham demir Samakov, Filibe, Sofya ve Tatarbazarı bölgelerinden tedarik edilmektedir.²²⁶ Muharebe meydanında batan gemilerden malzemenin çıkarılıp kullanılma işlemi lenger demirinde de görülmektedir. 26 Temmuz 1771 (H. 13 Reb'ü'l-âhir 1185) tarihinde İstanköy taraflarında düşman tarafından batırılan Dad-ı Hak kalyonundan çıkarılan 4 adet lenger demirinin Rodos'ta inşa olunan 3 adet kalyon için istenmiştir.²²⁷

3.1.1.3. Kereste

XIX. Yüzyıl ortalarına kadar geçen sürede gemi inşasının en önemli hammaddesini kereste oluşturmuştur. Bu hususta kereste temini gemi inşasının en önemli aşamasını oluşturmakla birlikte kerestenin türü, kalitesi, tedariki önemli bir konu olmuştur.

Rodos Adası gemi inşasının yanında diğer muhtelif yerlerde inşa olunan gemiler için önemli bir kereste kaynağıdır. Bu hususta 1746\1747 yıllarında Haremeyn-i Muhteremeyn ahalileri için Süveys'te inşa olunan 2 adet kalyon için kerestenin Rodos ve Köyceğiz bölgelerinden tedarik edildiği anlaşılmaktadır.²²⁸ Yine 1770 yılı öncesi donanma için inşa edilen kalyonlarda Rodos Adası ve Köyceğiz bölgeleri kereste tedariki konusunda ön plana çıkmıştır. Bu hususta 13 Aralık 1760 (H. 5 Cemâziyye'l-evvel 1174) tarihli belgede Rodos'ta inşa olunacak 2 adet karavele türü kalyonun 41 zira (31m) olursa her türlü hizmette kullanılabileceği ve lazım gelen kerestenin "*Rodos ve Köyceğiz ve sâ'ir o havâlide olan kazâ ve nevâhide*" tedarik edileceğinden bahsedilmektedir. Aynı belgenin devamında Rodos ve Köyceğiz bölgesinden tedarik edilen kerestenin 18.038 adet olduğu, bundan ayrı olarak 150 adet sütun ve seren için kereste tedarik edileceği belirtilmektedir.²²⁹

1770 Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra inşası başlanan 3 adet kalyonun yapımında kullanılacak kereste ile bilgilere 1775 (H. 1188) tarihinde hazırlanmış olan bir defterden ulaşılabilmektedir. Bu defterde 25 Haziran 1770 (H. 1 Reb'ü'l-evvel 1184) tarihinden Şubat-Mart 1775 (H. Zîl-hicce 1188) tarihine kadar Rodos Adası'nda inşa olunan 3 adet kalyonunun

²²⁶ BOA, C. BH., nr. 262\12095.

²²⁷ BOA, C. BH., nr. 102\4906. Geçmiş dönemde inşa olunan kalyonlar için batan kalyonlardan çıkarılan lenger demirlerinin yanında *şikest*(kırık) lenger demirlerinin de kullanıldığı görülmektedir. 15 Şubat 1763 (H.11 Şa'bân 1176) tarihli belgede Tersâne-i 'Âmire'de dört adet *şikest*(kırık) lenger demirinin bulunduğu bunların *ta'mîr ve termîm* (onarım) ücretinin yüz altmış kuruş tuttuğu, bu lenger demirlerinin onararak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca bu dört adet lenger demirlerinden bir adedinin iki tane yaprağı, yine bir adedinin kolu ve iki adedinin tırnak ve halkalarının onarıldığı görülmektedir. BOA, C. BH., nr. 63\2970.

²²⁸ "...Bender-i Süveys'te müceddeden inşâ olunan iki kıta' kalyonların lâzime-i inşâları için Âsîtâne-i sa'âdetden ve Rodos ve Köyceğiz câniblerinden tedarik ve nakl olunan mühimmât ve ecnâs-ı kereste ve sâ'irenin bahâları ile mesârif-i sâ'irenin..." Aynı zamanda İstanbul, Köyceğiz ve Rodos Adası'ndan tedarik edilen kerestenin masrafları Mısır Hazinesi malından ödenmiştir. BOA, Ali Emiri Sultan Mahmud I., nr. 70\4552.

²²⁹ BOA, C. BH., nr. 209\11085.

kereste kaydı verilmektedir. Defterin içeriğinde özellikle kalyon inşası için gereken kerestenin büyük miktarının Rodos Adası'nda bulunan karyelerden tedarik edildiği görülmektedir.²³⁰ Bu tedarik edilen kerestelerin bölgesi ve adedi aşağıda verilen Tablo 1'de olduğu gibidir.

Tablo 3.1. 25 Haziran 1770 (H. 1 Rebî'ü'l-evvel 1184) Tarihinden Şubat-Mart 1775 (H. Zîl-hicce 1188) Tarihine Kadar Rodos Adası Karyelerinden Kalyon İnşası İçin Tedarik Olunan Kereste

Tedarik Edilen Bölge	Adet
Karye-i İskelyoz ve tabii karyeler	3.352
Karye-i Vilata(?)	458
Karye-i Lardos ve tabii karyeler	2.114
Karye-i Dimliye ve tabii karyeler	988
Karye-i Eldrim(?) ve tabii karyeler	822
Karye-i Eynot(?) ve tabii karyeler	3.430
Karye-i Şate (?) ve tabii karyeler	2.323
Karye-i Sinodotoz(?) ve tabii karyeler	1.209
Karye-i Tahtalı Manol ve tabii karyeler	3.412
Karye-i Apoluna ve tabii karyeler	1.915
Karye-i Salakoz ve tabii karyeler	1.532
Karye-i Kanaz ve tabii karyeler	1.582
Karye-i Kalavarda ve tabii karyeler	954
Ludani İskelesi	415
Genel Toplam	24.484

Kaynak:BOA, C. BH.,nr. 144\6910.

Tablo 1'de 25 Haziran 1770 (H. 1 Rebî'ü'l-evvel 1184) tarihinden Şubat-Mart 1775 (H. Zîl-hicce 1188) tarihine kadar Rodos Adası ve karyelerinden kalyon inşası için 24.484 adet kereste temin edilmiştir. Bu tedarik edilen kereste için 21.432 kuruş ücret ödenmiştir.

Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için kereste temini Şubat-Mart 1775 (H. Zîl-hicce 1188) tarihinden sonraki dönemlerde de devam etmiştir. İlerleyen süreçte inşası tamamlanan *Kalyon-ı sâni* ve *Kalyon-ı sâlis* için tutulan defterlerde tedarik edilen kerestelere ayrıntılı şekilde verilmiştir. Bu hususta *Kalyon-ı sâni* ve *Kalyon-ı sâlis* için tedarik edilen kereste çeşitleri, ücreti ve miktarlar Tablo 2'de gösterildiği şekildedir.

²³⁰ BOA, C. BH., nr. 144\6910.

Tablo 3.2. *Kalyon-ı Sâni ve Kalyon-ı Sâlis İçin Mübâya'a Olunan Kereste*²³¹

Kereste Cinsi	Kereste Sayısı (adet)	Kereste Birim Fiyatı (pare)	Toplam Fiyatı (pare)
Çam	10	1.000	10.000
Bodoslama-i ser	6	800	1.600
Bodoslama-ikiç	6	800	1.600
Astar-ı bodoslama	4	300	1.200
Astar-ı çam	8	600	4.800
Maze-i(?) bodoslama	4	300	1.200
Kanat	4	120	480
Maze-i kanat	4	100	400
Akreb-i ser	2	225	450
Paraçol-u akreb	8	300	2.400
Döşek	80	100	8.000
Bir voltalı	250	80	20.000
İki voltalı	250	70	17.500
Ser çapa	110	200	22.000
Eğri tahta	150	120	18.000
Paraçol-ı kebîr	600	60	36.000
Paraçol-ı sagîr	300	40	12.000
Çatal sürme	20	200	4.000
Vürdinar delikli	120	200	24.000
Lata-i kebîr	120	280	33.600
Lata-i sagîr	180	200	36.000
Vürdinar-ı çam	300	100	30.000
..... (?) çam	300	100	30.000
Kovuş-u çam	900	200	18.000
Kovuş-u taban	100	280	28.000
Kızıl talik	12	55	660
Okluk	4	200	800
Sütun-u hırce(?)	20	120	2.400
Doldurma-i çam	4	300	1.200
Timur-ı cebe	12	100	1.200
Tırhandil	1	110	110
Minkane(?)	14	200	2.800
Kızak-ı kalyon	16	800	12.800
Felenk-i kalyon	150	80	12.000
Tomruk-u kızıl	500	100	50.000
Maymuncuk-ı kebîr	2	160	320
Maymuncuk-u sagîr	4	120	480
Manivela-i ırgad	90	10	900
Sandal-ı ecnâs	1.300	4	5.200
Keşte (?)	6	160	960
Eğri	250	100	25.000
Vetika	50	80	4.000
Çatal dik	25	50	1.250
Doldurma-i ser	80	40	3.200
Doldurma-i kiç	80	80	6.400
Genel Toplam	6.418		16.372 kuruş 30 pare

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE* 15044; *D.BŞM.TRE* 15054.

²³¹ İnşa olunan her iki kalyon için de mübâya'a olunan kerestelerin bütün verileri aynı olarak verilmiştir. Verilerin aynı olmasından dolayı her iki kalyon için aynı tablo hazırlanmıştır.

Tablo 2'de *kalyon-ı sâni* ve *kalyon-ı sâlis* için mübâya'a olunan keresteler hakkında bilgiler verilmektedir. Her bir kalyon için 6.418 adet kereste tedarik edilmiştir. Bu tedarik edilen kereste için 16.372 kuruş 30 pare ücret ödenmiştir.²³²

Kereste teminin yanında tedarik olunan kerestenin muhafazası, doğal ve insani etkenlerden korunması konusu kalyon inşasında önem arz etmektedir. Gerek çıkacak olan yangınlardan gerek çürümeyi engellemek için kerestenin mahzenlerde depo edildiği görülmektedir.²³³ Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için de bu konu ile ilgili 10 Haziran 1775 (H.10 Rebî'ül-âhir 1189) tarihli belgede kalyonlar için kullanılacak kerestelerde çürümeler olduğu ihbar edilmiştir.²³⁴ Ertesi yılın Ocak ayında Merabitzade el-hâcc Hacı Hüseyin Kapudan döneminde inşa olunan kalyonların *berf*(kar) ve *baran* (yağmur) dan etkilenmemesi için üzerlerinin döşeme ile örtüldüğü ve bu işlem için 10.000 kuruş harcama yapıldığı görülmektedir.²³⁵

3.1.1.4. Seren ve Sütun

Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için seren ve sütun tedarikinin ilk adresi Tersâne-i 'Âmire olmuştur. Tersâne-i 'Âmire'ye genel itibariyle seren ve sütun temini Karadeniz bölgesinden sağlanmıştır. Bu hususta Rodos için seren ve sütun ile ilgili ilk bilgiler, Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan döneminde, tamda seren ve sütun kesiminin yapıldığı aylar olan Ocak 1779 tarihinden itibaren karşımıza çıkmaktadır. 22 Ocak 1779 (H. 4 Muharrem 1193) tarihli belgeye göre Rodos Adası'nda Merabitzade el-hâcc Hacı Hüseyin Kapudan tarafından inşa olunan 3 adet kalyondan ikisinin tamamlanmaya yakın olduğu ancak seren ve sütunlara ihtiyaç duyulduğu bildirilmektedir. Aynı belgenin devamında istenilen seren ve sütunların Tersâne-i 'Âmire'de²³⁶ yeteri kadar bulunmadığı, Karadeniz (Bahr-ı Siyâh) bölgesinden her sene gelen

²³² BOA, D.BŞM.TRE 15044, s. 20; BOA, D.BŞM.TRE 15054, s. 19.

²³³ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 238.

²³⁴ BOA, C. BH., nr. 117\5675.

²³⁵ BOA, C. BH., nr. 120\5847.

²³⁶ Rodos'ta geçmiş dönemlerde inşa olunan kalyonlar için seren ve sütunun Tersâne-i 'Âmire'den tedariki söz konusu olmuştur. 21 Ekim 1762 (H. 2 Rebî'ül-âhir 1176) tarihli hükümde, Rodos Sancağı Mutasarrıfı Süleyman Paşa marifetiyle inşa edilen kalyonlara lazım gelen 114 adet seren sütun direk ve takımları Tersâne-i 'Âmire Emîni Hacı Mehmed vasıtasıyla Tersâne-i 'Âmire'den verildiği, bu seren sütun direk ve takımlarının gemiler ile Rodos'a nakl edileceğini yazmaktadır.

Ber-vech-i arpalık Rodos sancağı mutasarrıfı Süleyman paşa dâme mecdihuya hüküm ki:

Sen ki paşa-yı mûmâ-ileyhsin Rodos cezîresinde bundan âkdem ma'rifetinle müceddeden inşası fermânım olan üç kît'a donanma-yı hümayûn kalyonlarının nüzulları ve der-'aliyyeme tesyîri için iktizâ iden lâzîmelerinin mikdârını mübeyyen memhûr müfredât defterini der-'aliyyeme irsâl ve gönderilmesini tahrîr ve inhâ eylemek ile defter-i mezkûrda tahrîr olunan mühimmât hala Tersâne-i 'Âmirem emîni el-hâcc Mehmed zîde mecdihu ma'rifetiyle tertîb olunduğu dâhi mukaddemen gönderilen yüz on dört kît'a sütun ve serenlerden ma'âdâ kusurları dâhi emîn-i mûmâ-ileyh 'tedarik ve sefîneye vaz' ve ol cânibe irsâl olunmağla i'lâm-ı hâl için işbu emr-i âlîşânım isdâr ve ile irsâl olunmuşdur imdi vusûlünde kalyon-ı mezbûrların takımları olmağla Tersâne-i 'Âmirem tarafından virilüb sefîne ile irsâl olunan ecnâs-ı

seren ve sütunların beklendiği, Rodos'ta inşa olunan kalyonlara gereken seren ve sütunun Köyceğiz bölgesinden güllük ahşabı kerestesinden tedarik edilmesi için Livâ-i Mentеше mütesellimine bir adet emr-i şerif yazılması istenmektedir.²³⁷

Ancak aynı yılın Mayıs ayına gelindiğinde Rodos'ta seren ve sütun tedariki konusunda bazı sıkıntılar yaşandığı görülmektedir. 25 Mart 1779 (H.7 Reb'ü'l-evvel 1193) tarihli mahkeme kaydında geçen *"sûret-i defterde matlûb buyrulduğu minval üzere kalyona şâyeste bir ağaç bulunmayub bulunan ağaçların derûnları(?) mücevvef güllük ağacı ve beşer onar arşın kesîrû'l-kame olduğun tahakkuk ve bir danesi matlûb-ı mülûkâneye şâyeste olmadığı..."* kısmından hareketle her ağacın, inşa olunan gemilerde seren ve sütun direkleri için kullanılamayacağından, Köyceğiz'den tedarik olunacak seren ve sütunun kullanıma müsait olmadığı bahsedilmektedir.²³⁸

Köyceğiz'de ağaçların uygun olmaması hasebiyle tedarik edilemeyen seren ve sütunların Taşöz bölgesinden temin edildiği görülmektedir. 15 Mayıs 1779 (H. 15 Reb'ü'l-âhir 1193) tarihli buyruldu da *"...doksan iki senesi seren ve sütun tertîbâtında ki Rodos tarafına bir tane seren ve sütun vürûd etmemek hasebiyle işbu sene-i mübâreke de ta'mîr ve techîz olunan otuz mikdâr kalyonlara iktizâ eden seren ve sütun..."* kısmından hareketle bu dönemlerde tedarik edilen seren ve sütun direklerinin Tersane'de tamir olunan kalyonlara harcandığı bundan dolayı seren ve sütun direklerinde sıkıntılar yaşandığı ve bu sorunun Taşöz bölgesinden tedarik edilen seren ve sütunlarla çözüldüğü anlaşılmaktadır.²³⁹ Netice itibariyle gerekli olan seren ve sütun direklerinin Ekim 1779 tarihinde tedarikin tamamlandığı ve Rodos Adası'na ulaştığı görülmektedir.²⁴⁰ Ayrıca Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için Taşöz bölgesinden 72 adet sütun 34 adet seren olacak şekilde toplam 106 adet seren ve sütun direği tedarik edilmiştir.²⁴¹

3.1.1.5. Kalafat Malzemeleri

Kalafatlama, gemilerin suda seyir etmesi ve su almaması için yapılan bir işlemdir. Bu işlem için zift, katran, üstüğü, kükürt vs. gibi malzemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Rodos Adası kalafat malzemesinin tedarikinde önemli bir merkez olmuştur. Geçmiş dönemlerde inşa olunan donanma gemileri için ihtiyaç halinde Rodos'tan kalafat malzemesi tedarik edildiği

mühimmât inşaallahu te'âlâ mashûben bi-selâm Rodos'a varub dâhil olduk da mukaddem gönderilen sütun ve serenlerden ma'âdâ memhûr ve mümzâ sûret-i deftere tatbîk iderek âhz ve vusûlünü kadd-i 'aliyyeme i'lâm ve kalyon-ı mezkûrları bir saadi iktirânda ber-vech-i tekmîl-i deryaya nüzulü ve bir an âkdem Âsitane-i sa'âdetime nakl ve tesyîrine mezîd-i sa'y ve ihtimâm eylemek bâbında fermân-ı 'âlîşânım sâdir olmuştur fi 2 Reb'ü'l-âhirsene 1176 (M. 21 Ekim 1762) BOA, AE.SMST.III., nr. 298\23828.

²³⁷ BOA, C. BH., nr. 252\11684.

²³⁸ BOA, C. BH., nr. 252\11684.

²³⁹ BOA, C. BH., nr. 252\11684.

²⁴⁰ *"...ve gerek mellâhlarının mevâcibler i'tâ ve gerek sâ'ir mühimmât âlâtları ve seren ve sütunları irsâl olunalı müddet-i vâfire olub..."* BOA, C. BH., nr. 195\9135.

²⁴¹ BOA, C. BH., nr. 252\11684.

görülmektedir. Bu konuda 31 Ağustos 1721 (H. 8 Zil-ka'de 1133) tarihli hükümde Tersâne-i Âmire'ye acilen lazım gelen zift ve katranın Aydın, Rodos, Midilli ve Ağrıboz bölgelerinden temin edilmesi istenmektedir.²⁴²

Rodos Adası'ndan kalafat malzemesinin tedariki 1770 Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra inşa olunan kalyonlar için de devam etmiştir. 25 Haziran 1770 (H. 1 Reb'ü'l-evvel 1184) tarihinden Şubat-Mart 1775 (H. Zil-hicce 1188) tarihine kadar tutulan defterde zift ve katranın Rodos ve havalisinden alındığı anlaşılmaktadır.²⁴³

Tablo 3.3.25 Haziran 1770 (H. 1 Reb'ü'l-evvel 1184) Tarihinden Şubat-Mart 1775 (H. Zil-hicce 1188) Tarihine Kadar Tedarik Edilen Kalafat Malzemesi

Kalafat Malzemesi	Tedarik Edilen Bölge	Miktar(kantar)	Ücret (kuruş)
Zift	Karye-i Eldrim(?) ve tabii karyeler	120	90
Zift	Karye-i Şate (?) ve tabii karyeler	69	52
Zift	Karye-i Apoluna ve tabii karyeler	98	73
Toplam		278	215

Kaynak: BOA, C. BH., nr. 144\6910.

Kalyon-ı sâni ve kalyon-ı sâlis için tutulan defterlerde Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için kalafat malzemelerine de yer verilmiştir. Kalafat malzemeleri konusunda mübâya'a olunan malzemeler Tablo 5 ve Tablo 6 'da verilmektedir.

Tablo3.4.*Kalyon-ı Sâni İçin Mübâya'a Olunan Kalafat Malzemesi*

Kalafat Malzemesi	Miktarı (kantar)	Birim Fiyatı	Ödenilen ücret (kuruş)
Zift	650	60 (pare)	985
Katran	80	80 (pare)	160
Üstüğü	127	281 (pare)	892
Revgan-ı Siyam(?)	690	16 (pare)	276

Kaynak: BOA, D.BŞM.TRE 15044, ss. 14-15.

Tablo3.5.*Kalyon-ı Sâlis İçin Mübâya'a Olunan Kalafat Malzemesi*

Kalafat Malzemesi	Miktarı (kantar)	Birim Fiyatı	Ödenilen ücret (kuruş)
Zift	609	60 (pare)	913, 5 kuruş
Katran	89, 5	80 (pare)	179 kuruş
Üstüğü	152	290 (pare)	1.105 kuruş
Revgan-ı Siyam(?)	495	16 (pare)	198

Kaynak: BOA, D.BŞM.TRE 15054, s. 12.

²⁴²BOA, C. BH., nr. 5\219.

²⁴³BOA, C. BH., nr. 144\6910.

Kalyon-ı sâni ve kalyon-ı sâlis için kalafat malzemeleri Tablo 5 ve tablo 6'da görüldüğü miktar ve ücrette mübâya'a olunmuştur. *Kalyon-ı sâni* için tedarik edilen zift el-hâccMahmutzade'den, katran el-hâccMahmut Çavuş'dan, üstüğü ise Mısır havalisinden mübâya'a olunmuştur.²⁴⁴*kalyon-ı sâlis* için ise zift el-hâccMahmut, katran el-hâccHafız, üstüğü ise Mustafa Kapudan vasıtasıyla tedarik edilmiştir.²⁴⁵

3.1.1.6. Personel

Kalyon inşasında malzeme tedarikinin yanında bu malzemeleri işleyecek ve çalışacak bazı meslek sınıfları ve ameleler istihdam edilmiştir. Bunlar arasında mimar, marangoz, burgucu, oymacı ve kalafatçılar bulunmaktadır.²⁴⁶ Bu görevliler hakkında ilk bilgilere 4 Temmuz 1771(H. 21 Reb'ü'l-evvel 1184) tarihinde ulaşılmaktadır. Marangoz Manol Kalfa'nın Rodos'ta kalyon inşası için görevli olduğu anlaşılmaktadır. Aynı tarihli belgeye göre marangoz Manol Kalfa'nın gerek Tersâne-i 'Âmire'de gerekse gemi inşa merkezlerinde görev aldığı görülmektedir. Yine bu tarihlerde Tersâne-i 'Âmire'de inşası devam eden pergandi seffinesi için yanında bir tane daha marangoz ile Tersâne-i 'Âmire'ye çağrıldığı bilinmektedir.²⁴⁷

Gemi inşasında çalışan meslek sınıfları ve amelelerin inşa memurunun maiyetinde olduğu görülmektedir. İnşa başlamadan önce bu görevlilerin tedariki, bölgeye nakli gibi konularda gemi inşasından sorumlu inşa memurunun sorumluluğundadır. Geminin inşa durumu ve aşamasına bağlı olarak mimar tarafından hangi meslek grubundan kime ihtiyaç olduğu tespit edilmekte ve ihtiyaç duyulan kişi ve kişiler Tersâne-i 'Âmire Emini'ne bildirilerek temin edilmektedir.²⁴⁸

Kalyon inşası için temin edilen görevlilere ödenen ücret inşa memuru tarafından karşılanmaktadır. İnşa memuru bu ödemeler için gereken parayı hazineden tedarik etmektedir. Bu hususta 6 Haziran 1776 (H. 16 Safer 1190) tarihli belgede Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için Tersâne-i 'Âmire'den gönderilen ve kalyon inşasında çalışan 104 adet görevlinin bir senelik ücretinin 8.201 kuruş tuttuğu ve bu ücretin hazineden gönderilmesi istenmiştir.²⁴⁹ Geminin

²⁴⁴BOA, D.BŞM.TRE 15044, ss. 14-15.

²⁴⁵BOA, D.BŞM.TRE 15054, s. 12. Ayrıca 15 Mayıs 1779 (H. 15 Reb'ü'l-âhir 1193) tarihli buyruğunda "...mikdâr-ı kifâye seren ve sütun tertib ve kükürt tanzim olarak..." olacak şekilde kalafat malzemesi olan kükürten bahsedilmiştir. BOA, C. BH., nr. 252\11684.

²⁴⁶ Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 89.

²⁴⁷ BOA, C. BH., nr. 2\59. Gemi inşasında gerekli durumlarda personel transferleri söz konusu olmuştur. Bu konuda 17 Ekim 1769 (H. 15 Cemâziyye'l-âhir 1183) tarihli Rodos ve İstanköy kadıları ile Rodos mütesellimi ve İstanköy Voyvodasına gönderilen hükümde; Tersâne-i 'Âmire sahasında inşa olunan pergandi seffinesi için, İstanköy'den Mastor Manoli, Rodos'tan Riyako oğlu Nikola'nın İstanbul'a istendiği görülmektedir. BOA, C. BH., nr. 14\668.

²⁴⁸ Özdemir Gümüş, *XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası*, s. 216.

²⁴⁹ BOA, C. BH., nr. 106\5129. Aynı zamanda kalyon inşasında çalışan görevliler için ödemelerin, çalıştıkları süre zarfında devam ettiği görülmektedir. Bu hususta Rodos'ta inşa olunan kalyonlar için

inşa aşamasında, görevli kişiler olduğu gibi, inşası biten kalyonların İstanbul'a nakli için de görevliler bulunmaktaydı. Nitekim 30 Ekim 1779 (H. 19 Şevvâl 1193) tarihli belgede; Rodos'ta inşası biten kalyon için 120 nefer levendat tayin olunduğu ve bunların altı aylık ücretlerinin verildiği anlaşılmaktadır.²⁵⁰

3.1.1.6.1.Yevmiye ile Çalışan

Kalyon inşası için çalışan görevlilere baktığımızda, *Baş Muhasebe Tersane Emini Kalemi Defterleri* çalışmamıza değerli veriler sunmaktadır. Bu defterlerden amele, marangoz, burgucuyan ve bıçakçıyan gibi sanatkârların yevmiye usulü çalıştıkları ve ücretlerinin haftalık olarak tutulup, yine haftalık olarak deftere kaydedildiği anlaşılmaktadır. Tutulan verilerden anlaşıldığı kadarıyla yevmiye ile çalışan kişilerin haftalık iş günlerinin altı gün olduğu ve sanatkâr grubuna göre ücret ödendiği görülmektedir. 23 Kasım 1777 (H. 22 Şevvâl 1191) tarihli *kalyon-ı sâni* defterine bakıldığında yevmiye ile çalışan sanatkârların ücretleri hakkında bilgi sahibi olunabilmektedir.²⁵¹

Tablo3.6.*Kalyon-ı Sâni* 1777 Kasım (H. Şevvâl 1191) Ayı Dördüncü Haftası Yevmiye Ücretleri

Meslek Grubu	Nefer	İşgünü ²⁵²	Günlük Ücreti (pare)	Toplam Yevmiye Tutarı (pare)
Marangoz ve Burgucuyan	2	12	30	360
Kal'a-i Marankoz ve Burgucuyan	2	12	18	216
Marankoz ve Burgucuyan ve Bıçakçıyan	15	90	10	1.170
Marankoz ve Burgucuyan ve Bıçakçıyan	10	60	10	600
Mutemed	4	24	10	240
Kâtib	1	6	28	168
Aylakçıyan	6	36	6	216
Haftalık Toplam				2.980(pare) (74.5 kuruş)

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s.2.

Tablo 7'de *kalyon-ı sâni* için yevmiye ile çalışan sanatkârların bir haftalık ücretlerinin 2.980 pare-74.5 kuruş olduğu ve bu çalışanların günlük yevmiyeleri, çalışan kişi sayısı,

görevli yirmi nefer rü'esâ ve mellâhın 172 günlük ücretlerinin 720 buçuk kuruş olduğu anlaşılmaktadır. BOA, *C. BH.*, nr. 84\4048.

²⁵⁰ BOA, *C. BH.*, nr. 123\8302.

²⁵¹ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, ss. 2-11.

²⁵² Haftalık iş günü 6 gün üzerinden hesaplanmaktadır.

çalıştıkları gün sayısı verilmektedir. İlerleyen haftalarda bu sanatkârlar grubunu kalafatçılarında katıldığı görülmektedir.²⁵³

Tablo3.7.*Kalyon-ı Sâni İçin Çalışan Kalafatçı ve Kalafatçı Kalfasının Yevmiye Ücretleri*

Meslek Grubu	Nefer	İşgünü	Günlük Ücreti	Toplam Yevmiye Tutarı (pare)
Ser Kalafat ve Kalfa	2	12	15	180
Kalafat	10	60	12	720

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s.6.

Tablo 7 ve 8'de *kalyon-ı sâni* için yevmiye ile çalışan sanatkârlar hakkında verilen bilgilerin örnek teşkil etmesi açısından sadece bir haftalıkları verilmektedir. Ancak burada belirtilmelidir ki; haftadan haftaya günlük yevmiyeleri değişmese de *nefer* sayılarında değişiklikler olduğu gözlenmektedir. Sonuç itibariyle *kalyon-ı sâni* inşasında çalışan görevli sanatkârların toplamına 14.358 kuruş verildiği anlaşılmaktadır.²⁵⁴

Ayrıca muhtelif yerlerden tedarik edilen ham demirden imal edilen mısır ve civata vs. kesiminde görevli demirci ustalarına (*ahenger-ahenger* diye de zikredilebilmektedir) işlemleri için 1.100 kantar ham demir verildiği ve bu ustalara 2.200 kuruş ücret ödendiği anlaşılmaktadır. Yine gemilerin "...direkleri ve serenleri ve sair iktiza eden çanaklık güvertecilerin hizmet-i malzemelerini işleyen amelelerin..." toplamına 1.967 kuruş ödeme yapıldığı görülmektedir.²⁵⁵

Rodos'ta 1770 Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra inşa olunan 3 adet kalyondan sonuncusu olan *kalyon-ı sâlis* için yevmiye ile çalışan sanatkârlar hakkında; 31 Mayıs 1779 (H. 15 Cemâziyye'l-evvel 1193) tarihli *kalyon-ı sâlis* defterine bakıldığında ücretleri hakkında bilgiler verilmiş ve bu ücretler Tablo 9'da gösterilmiştir.²⁵⁶

Tablo3.8.*Kalyon-ı Sâlis 1779 Haziran (H. Cemâziyye'l-evvel 1193) Ayı Üçüncü Haftası Yevmiye Ücretleri*

Meslek Grubu	Nefer	İşgünü	Günlük Ücreti (pare)	Toplam Yevmiye Tutarı (pare)
Marangoz ve Burgucuyan	2	12	30	360
Kal'a-i Marankoz ve Burgucuyan	2	12	18	216
Marangoz ve Burgucuyan	13	78	13	1014
Marankoz ve Burgucuan ve Bıçakçıyan	10	60	10	600
Mutemed	5	30	10	300
Kâtib	1	6	28	168
Aylakçıyan	6	36	10	216
Haftalık Toplam				2.874 (pare) (71.8 kuruş)

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s.2.

²⁵³ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s.6.

²⁵⁴ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s. 13.

²⁵⁵ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, ss. 14-15.

²⁵⁶ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, ss. 2-10.

Kalyon-ı sâlis için yevmiye ile çalışan sanatkârların bir haftalık ücretlerinin 71.8 kuruş olduğu ve bu çalışanların günlük yevmiyeleri, çalışan kişi sayısı, çalıştıkları gün sayısı verilmektedir. İlerleyen haftalarda *kalyon-ı sâni* inşasında olduğu gibi bu sanatkârlar grubuna kalafatçılarında katıldığı görülmektedir.²⁵⁷

Tablo 3.9. *Kalyon-ı Sâlis* İçin Çalışan Kalafatçı ve Kalafatçı Kalfasının Yevmiye Ücretleri

Meslek Grubu	Nefer	İşgünü ²⁵⁸	Günlük Ücreti	Toplam Yevmiye Tutarı (pare)
Ser Kalafat ve Kalfa	2	12	15	180
Kalafat	10	60	12	720

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s.5.

Tablo 9 ve 10'da *kalyon-ı sâlis* için yevmiye ile çalışan sanatkârların ücretleri hakkına örnek teşkil etmesi için bir haftalıkları verilmiştir. *Kalyon-ı sâlis* inşasında yevmiye çalışan sanatkârların yevmiye toplamına 15.678 kuruş ödendiği anlaşılmaktadır.

Ayrıca *kalyon-ı sâlis* inşasında görevli demirci ustalarına *kalyon-ı sâni* inşasında olduğu gibi 1.100 kantar ham demir verilmiş ve demirci ustalarına 2.200 kuruş ödeme yapılmıştır.²⁵⁹ Yine direkleri, serenleri ve çanakları gibi malzemeleri işleyen ustalara 2.001 kuruş, Oymacılar ise 335 kuruş ödeme yapıldığı görülmektedir.²⁶⁰

3.1.1.6.2. Ulufe(Aylık) Hesabı İle Çalışan

Kalyon inşasından yevmiye ile çalışan görevliler haricinde aylık hesabı ödeme yapılan görevlilerin de olduğu görülmektedir. Bunların başında mimarlar, inşa edilen geminin *kapudanı*, *dağ reisleri*, *dağ ustaları* ve *gece bekçileri* gibi görevliler gelmektedir.

²⁵⁷ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s.5.

²⁵⁸ *Kalyon-ı sâlis* için çalışan kalafatçı ve kalafatçı kalfalarının kayıtlarının ilk haftasında iş günleri 5 gün olarak verilmiştir. Bundan dolayı ilk haftada, haftalık toplam yevmiye tutarının *ser kalafat ve kalfaların* 150, *kalafatçıların* 600 pare olduğu anlaşılmaktadır. BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s. 5.

²⁵⁹ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s. 12.

²⁶⁰ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s. 11.

Tablo3.10. Mayıs-Haziran 1779 (H. Cemâziyye'l-evvel 1193) İtibaren *Kalyon-ı Sâlis* Kapudanına Verilen Aylık

Ay	Ödenen Ücret (kuruş)
Cemâziyye'l-evvel (15 günlük)	8 kuruş 10 (pare)
Cemâziyye'l-âhir	16 kuruş 20 (pare)
Recep	16 kuruş 20 (pare)
Şa'bân	16 kuruş 20 (pare)
1193 Cemâziyye'l-evvel'den 1193 Zil-hicce Ayına Değın	Toplam: 156 (kuruş)30 (pare)
1194 Muharrem	16 kuruş (20 pare)
Safer	16 kuruş (20 pare)
Reb'ü'l-evvel	16 kuruş (20 pare)
1193 Cemâziyye'l-evvel'den 1194 Ramâzân Ayına Değın Toplamı	Toplam: 272 kuruş (10 pare)

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s.13.

Kalyonların inşa aşamasında geminin kaptanına aylık verilmektedir. Bu rakam *kalyon-ı sâni* için 23 Kasım 1777 (H. 22 Şevvâl 1191) tarihinden Eylül 1779 (H. Ramâzân 1193) tarihine kadar 483 kuruştur.²⁶¹ *Kalyon-ı sâlis* için ise bu rakam 31 Mayıs 1779 tarihinden Ağustos 1780 (H. Ramâzân 1194) tarihine kadar 272 kuruş 10 pare olarak ödenmiştir.²⁶²

Tablo3.11. Kereste Kat'ı İçin Dağ Reislerine Verilen Aylık Ücret

<i>Kalyon-ı Sâni</i>			<i>Kalyon-ı Sâlis</i>		
Dağ Reisi İsmi	Aylık Ücreti	Toplam verilen ücret	Dağ Reisi İsmi	Aylık Ücreti	Toplam verilen ücret
Himmet Çavuş	15	340kuruş 10 pare	El-HâccBeşir	15	248.5
Kara Mustafa	15	340kuruş 10 pare	Muhammed Beşir	15	248.5
İbrahim Paşa	15	340kuruş 10 pare	Veli Çavuş	15	248.5
Osman Çavuş	15	340kuruş 10 pare	İsmail Çavuş	15	248.5
Toplam		1.380 kuruş	Toplam		990 kuruş

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s. 16; BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s. 13.

Tablo 12'de görüldüğü gibi *kalyon-ı sâni* inşasında görevli dağ reislerinin her birine aylık 15 kuruş olmak üzere toplam 1380 kuruş ücret verilmiştir. Ancak aylıklarının yanında bu meslek grubunun iaşeleri için devlet tarafından ödenekler ayrılmıştır. *Kalyon-ı sâni* için her ay bu ödenekler toplam 21 kuruş 8 pare olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu iaşelerin genel

²⁶¹ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s. 16.

²⁶² BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s. 13.

toplamına ise 487 kuruş 24 pare ödenmiştir. Ayrıca iaşeler için tedarik edilen malzemelerin pirinç, kahve, revgan-ı siyam(?), sabun gibi ürünler olduğu görülmektedir.²⁶³

Kalyon-ı sâlis inşasında görevli dağ reisleri için de ödemeler yapılmıştır. Her birine aylık 15 kuruş olmak üzere toplam 990 kuruş ödenmiştir. Ayrıca iaşeleri için pirinç, kahve, revgan-ı siyam(?) ve sabun tedarik edilmiştir. Bu iaşelerin genel toplamına 349 kuruş 32 pare ödenmiştir.²⁶⁴

Kalyon inşası için kereste tedarikinde görevli dağ ustaları diye isimlendirilen görevlilere de aylık olarak ücret ödenmiştir. *Kalyon-ı sâni* için 12 adet dağ ustasının görev aldığı anlaşılmaktadır. Bu ustaların her birine 5'er kuruş aylık verilmiştir. 12 ustanın aylık toplam maliyetleri 60 kuruşu bulmuştur. *Kalyon-ı sâni* için çalışan dağ ustalarının toplam maliyetinin 1.380 kuruş olduğu görülmektedir. Kereste tedarikinde görevli dağ ustalarının iaşeleri de devlet tarafından karşılanmıştır. *Kalyon-ı sâni* inşasında görevli dağ ustaları için her ay 19 kuruş ödenek verilmiş ve dağ ustalarının iaşeleri için toplam harcanan para 455 kuruş 16 pare'yi bulmuştur. Ayrıca iaşe için tedarik edilen malzemelere bakıldığında, dağ reislerinde olduğu gibi pirinç, sabun, revgan-ı siyam (?) tedarik edilmiştir.²⁶⁵

Aylık olarak ücretlerini alan başka bir görevli ise, geceleri inşa olunan kalyonların güvenliğini sağlayan gece bekçileridir. Bunlar sanatkârlar kadar yüksek ücret almamışlardır. Görevli 8 adet gece bekçisine toplam olarak *kalyon-ı sâni* için 736 kuruş, *kalyon-ı sâlis* için toplam olarak 528 kuruş ödenmiştir.²⁶⁶

3.1.2. Fırkateyn

Osmanlı'da büyük donanma gemileri sınıfında yer alan fırkateyn, donanmada XVIII. Yüzyılın sonlarına doğru varlığını göstermeye başlamıştır.²⁶⁷ Bu hususta Rodos'ta 13 Haziran 1791(H. 11 Şevvâl 1205) tarihinden başlayarak Temmuz- Ağustos 1792 (H. Zîl-hicce1206) tarihine kadar 1 adet fırkateyn inşası tespit edilmiştir.²⁶⁸ Aynı zaman bu tarihte 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı devam etmektedir.²⁶⁹

²⁶³ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s. 17.

²⁶⁴ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15054, s. 14.

²⁶⁵ BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044, s. 18.

²⁶⁶ Her bir gece bekçisinin günlüğü 160 pareden hesaplanmaktadır. Bu rakamda günlük ortalama 4 kuruşa tekabül etmektedir. 8 adet gece bekçisinin aylık toplam maliyeti 32 kuruş olmuştur. Bu aylık toplam *kalyon-ı sâni* ve *kalyon-ı sâlis* için tutulan defterlerde değişmemiştir. Ancak hizmet ettikleri süre farkından dolayı aylık toplamda bir denklik görülse de genel toplamda farklılıklar göstermiştir. BOA, *D.BŞM.TRE.* 15044 s. 19; BOA, *D.BŞM.TRE.*, 15054, s. 17.

²⁶⁷ Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 359.

²⁶⁸ BOA, *C. BH.*, nr. 219\ 10197.

²⁶⁹ 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı Küçük Kaynarca Antlaşması ile çözülemeyen sorunların devamı olarak karşımıza çıkmaktadır. Savaşın nedenleri hakkında: Rus Devleti'nin 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'yla hukuken bağımsız bir devlet konumuna getirilen Kırım Hanlığı'nı ele geçirmek istemesi, ticari meseleler,

Rodos'ta çalışma dönemimiz için de inşa olunan fırkateyn gemisi ile ilk bilgilere 10 Ekim 1790 (H. 1 Safer 1205) tarihinde ulaşılmaktadır. Aynı tarihli belgeye göre; Rodos'ta inşası başlanacak fırkateyn için İstanbul'dan birilerinin görevlendirilmesi istenmiş ve inşa olunacak fırkateyn seffnesinin 47 zira (35,6m) uzunluğunda inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.²⁷⁰Bundan hareketle 13 Haziran 1791(H. 11 Şevvâl 1205) tarihinden başlayarak Temmuz- Ağustos 1792 (H. Zîl-hicce 1206) tarihine kadar 1 adet fırkateyn inşasına inşa memuru olarak Merabitzade Hasan Kapudan görevlendirilmiştir.

İnşa olunan fırkateyn için âhen-i ham tedariki ile ilgili ilk adres Cebehâne-i 'Âmire olarak karşımıza çıkmaktadır. Ham demir tedariki ile ilgili ilk bilgilere ise 8 Nisan 1791(H. 4 Şa'bân 1205) tarihinde ulaşılmaktadır. Bu tarihte 200 kantar ham demir Cebehâne-i 'Âmire'den tedarik edilmiştir.²⁷¹ Netice itibariyle toplamda 1400 kantar âhen-i ham tedarik edilmiş ve bu ham demirin irsali için 700 kuruş ücret ödenmiştir. Ayrıca inşa olunan fırkateyn için 1.371 kantar mismar kullanılmış ve beher bahası 2 kuruştan 2.742 kuruş harcama yapılmıştır.²⁷²

Kereste tedariki konusuna gelindiğinde; 13 Haziran 1791(H. 11 Şevvâl 1205) tarihinden başlayarak Temmuz- Ağustos 1792 (H. Zîl-hicce 1206) tarihine değin 1 adet fırkateyn inşası için tutulan defterde, kereste bahası için 1.490 buçuk kuruş ödendiği ve bu kerestelerin ulaşım masrafları içinde 225 buçuk kuruş harcama yapıldığı anlaşılmaktadır. Ancak tedarik olunan kereste hakkında kereste cinsi, adedi, birim fiyatı, tedarik edilen bölge gibi çeşitli verilere ulaşılamamıştır.²⁷³ Bunun yanında Haziran 1792 (H. Şevvâl 1206) tarihli belgeye göre; Tersâne-i 'Âmire'de yapılmakta olan kalyon ile Rodos'taki fırkateyn ve sair mahallerde kurulan kalyonların top kundakları için 500 adet çift ser kütük denilen karaağaç kerestesinin Selanik'ten tedarik edildiği görülmektedir.²⁷⁴

13 Haziran 1791(H. 11 Şevvâl 1205) tarihinden başlayarak Temmuz- Ağustos 1792 (H. Zîl-hicce 1206) tarihleri arası inşa olunan 1 adet fırkateyn inşasında kullanılan kalafat malzemeleri için; 110 kantar- üstüğü, 160 kantar- katran, 250 kantar- zift tedarik edilmiştir.²⁷⁵

Osmanlı mahiyetinde bulunan Kazakların denetimi, Kafkasya bölgesinde ki hâkimiyet mücadelesi gibi nedenler sayılabilmektedir. 16 Ağustos 1787'de iki devletin birbirlerine savaş ilan etmesiyle başlayan mücadele, 9 Şubat 1788'de Avusturya'nın da dâhil olmasıyla devam etmiş, nihayetinde 10 Ocak 1792 tarihinde imzalanan Yaş Antlaşması ile sona ermiştir. Kemal Beydilli, "Yaş Antlaşması", *DİA*, C.43, İstanbul, 2013, ss.343-347.

²⁷⁰ BOA, *Ali Emiri Selim III.*, nr. 373\21253.

²⁷¹BOA, *C. BH.*, nr. 26\1215.

²⁷²BOA, *C. BH.*, nr. 219\ 10197.

²⁷³ BOA, *C.BH.*, nr. 219\ 10197.

²⁷⁴Ayrıca Selanik bölgesinden tedarik edilen 500 adet çift ser kütük denilen karaağaç kerestesinin her birinin bahası için 200 pare (5 kuruş) ödendiği toplamında bu keresteler için 2.500 kuruş harcama yapıldığı anlaşılmaktadır. Bunun yanında tedarik olunan 500 adet çift ser kütük denilen karaağaç kerestesinin nakil işlemlerinin Selanik İskelesi'nden yapıldığı ve iskeleye gelene değin ahaliden faydalanıldığı görülmektedir. BOA, *C. BH.*, nr. 116\5835.

²⁷⁵ BOA, *C. BH.*, nr. 219\10197.

Tablo3.12.13 Haziran 1791(H. 11 Şevvâl 1205)- Temmuz Ağustos 1792 (H. Zîl-hicce1206) Tarihleri Arası İnşa Olunan Fırkateyn İçin Kullanılan Kalafat Malzemesi

Kalafat Malzemesi	Miktar (kantar)	Birim Fiyatı (kuruş)	Toplam Fiyatı
Üstüğü	110	10	1.210
Katran	160	2	320
Zift	250	1,5	375

Kaynak: BOA, C. BH.,nr. 219\ 10197.

Tedarik edilen kalafat malzemesi Tablo 13'te görüldüğü gibidir. Bunun yanında tahtaların arasına sıkıştırılan üstüğüün öncelik olarak Tersâne-i 'Âmire'den istenildiği, ancak Tersâne-i 'Âmire'de yeteri kadar bulunmamasından dolayı İskenderiye'den tedarik edildiği görülmektedir.²⁷⁶ Ayrıca kalafat malzemesinin işlenmesinde kullanılan, "birer adet kazan ve satıl(?) ve kefkir(?)(kevgir: uzun yayvan delikli kepe) ve kefçe(kepe)", bağlama ve sabitleme işleminde kullanılan "beş kantar âlât-ı cedîd ve yirmi 'adet makara palanga çarmih ve yirmi kantar âlât-ı müstamel" inşa olunan fırkateyn gemisi için Tersâne-i 'Âmire'den alınmıştır.²⁷⁷

Fırkateyn inşası için çalışan personel hakkında ise; yevmiye ile çalışan görevlilerden olan amele, marangoz, burgucu, bıçakçı, kalafatçı, aylakçı, gibi görevlilere toplamda 22.446 kuruş ödeme yapılmıştır. Bunun yanında ulufe ile çalışan dağ reisleri ve dağ ustaları gibi görevlilere ise toplamda iki yüz seksener kuruş ücret verilmiştir.²⁷⁸

Bu dönemde birbirine yakın olan taşra tezgâhlarında gemi inşasında görevli personel sorunu baş göstermiştir. Bu hususta 17 Haziran 1792 (H. 2 Şevvâl 1206) tarihli Bodrum'da kalyon inşasında görevli Süleyman Bey'in gönderdiği takrirde; ücretleri ödendiği halde 18 adet burgucunun Rodos'a kaçtığı, defalarca Rodos Mütesellimi Merabitazade Hasan Kaptan'dan bu burgucuların istendiği halde geri gönderilmediği belirtilmiştir. Aynı belgede Rodos'ta 200'den fazla marangoz ve burgucu amelesinin bulunduğu Onikiada bölgesinden Bodrum'da kalyon inşasında görevlendirilmek üzere 100 adet baltacının toplanılması emri varken ancak 50 kişinin toplandığı, bu eksikliğin giderilmesi için Rodos'ta kereste naklinde görevli 200 aylakçı amelesinden yarısının Bodrum'a gönderilmesi istenmektedir.²⁷⁹

²⁷⁶'ve fırkateyn-i merkûmeyn kalâfâtı için irsâli iktizâ eden üstüğüün Tersâne-i 'Âmire'de kadr-ı kifâye mevcûdu olmayub cezîre-i merkûmenin İskenderiye'ye kurbiyeti hasebiyle İskenderiye'den mübâya'asında sühûleti der-kâr ve der-'aliyye'de mübâya'a olunandan dûn bahâ olunacağı daha âşikâr olmağla İskenderiye'den mübâya'a etmek üzere bahâsı mütesellim-i mûmâ-ileyhin hesâbına mahsûbu için fermân-ı 'âlîleri ısdârı..."BOA, C. BH., nr. 95\4559.

²⁷⁷ BOA, C. BH., nr. 26\1215.

²⁷⁸ Fırkateyn seffinesi için tutulan defterde kalyon-ı sâni ve kalyon-ı sâlis için tutulan defterlerde olduğu gibi ulufe ve yevmiye ücretlerinin ayrıntılı şekilde verilmediği için toplam rakamlar üzerinden gidilmiştir. Yine aynı defterin ilerleyen varaklarında bu durumdan bahsedilmiş, "kırk yedi zirâ fırkateyn inşâsı mesbûk olduğu ve gelen defterde neferât yazılmamakla ru'yet-i hesâbı mümkün olmayub..." şeklinde defterin ayrıntılı şekilde verilmediği belirtilmiştir. BOA, C. BH., nr. 219\ 10197.

²⁷⁹ BOA, C. BH., nr. 25\ 1193.

Netice itibariyle çalışmamızın tarihsel kapsamında Rodos'ta 47 zira (36,5m) uzunluğunda 1 adet fırkateyn inşa edilmiştir. Bu fırkateyn gemisi için toplamda 47.353 kuruş masraf yapılmıştır. Bu hususta 18 Ocak 1792 (H. 23 Cemâziyye'l-evvel 1206) tarihinde 10.000 kuruş, 18 Mart 1792 (H.24 Recep 1206) tarihinde 5.981 kuruş, 3 Mayıs 1792 (H. 11 Ramâzân1206) tarihinde 8.500 kuruş ve yine aynı yılın devam eden sürecinde 10.000 kuruş daha gönderilerek inşası tamamlanincaya değin 33.391 kuruş ödendiği, bakiye kalan 13.961 buçuk kuruş meblağın gelen defterle birlikte gönderildiği anlaşılmaktadır.²⁸⁰

3.2. İnce Donanma Gemileri

1770-1792 yılları arasında Rodos'ta zaman zaman ince donanma gemilerinin inşası söz konusu olmuştur. İnce donanma gemileri ile ilk bilgilere Çeşme Deniz Savaşı'ndan hemen önce 1768-1769 tarihlerinde ulaşılmaktadır. Bu hususta 1768 yılında 10 adet şahtur 10 adet celbe, 1769-1770 yılında ise 19 adet işkampoye, büyük donanma gemileri sınıfında yer alan ancak ince donanma sınıfında da kullanılabilen 5 adet fırkate gemisinin inşası söz konusu olmuştur. 1787 yılında inşa olunan 2 adet kırlangıç gemisi ile 1770-1792 yılları arası ince donanma sınıfı sefinelerin inşası tamamlanmıştır.

1768 yılında 10 adet şahtur 10 adet celbe, 1769-1770 yılında 19 adet işkampoye, 5 adet fırkate gemisinin inşa edilmesi dönemin siyasi gelişmelerinden dolayı olduğu görülmektedir. Bu yıllarda zuhur eden 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı Osmanlı Devleti'ni Rodos ve diğer gemi inşa merkezlerinde ince donanma gemileri inşasına itmiştir. Karadeniz'de olası bir Osmanlı-Rus savaşından dolayı Osmanlı Devleti'nde bu tarihlerde ince donanma gemileri inşa edilmiştir. Bu açıdan 1770 Çeşme Deniz Savaşı'ndan önce Rodos'ta inşa olunan ince donanma gemilerini incelememiz, Çeşme Deniz Savaşı'ndan önce Osmanlı donanmasında yapılan hazırlıkları anlamamıza yardımcı olacak ve dönemin Osmanlı denizciliğine ışık tutacaktır.

3.2.1. 1768 Yılında İnce Donanma Gemileri (Şahtur, Celbe)

1768 (H. 1182) yılında inşa edilen ince donanma gemiler hakkında ilk bilgilere 28 Haziran 1772 (H. 7 Reb'ü'l-âhir 1187) tarihinde gönderilen masarîf defterinden ulaşılmaktadır. Bu hususta 2 adet celbe ve 1 adet pergandi Boğazhisarı'nda, 2 adet celbe Gelibolu'da, 10 adet

²⁸⁰ BOA, C. BH., nr. 219\10197.

şahur ve 10 adet celbe Rodos ve İstanköy'de²⁸¹ , 10 adet şahur ve 5 adet celbe Midilli'de olmak üzere toplamında 40 adet ince donanma seffinesinin inşa edildiği görülmektedir.²⁸²

Tablo 3.13.1768 (H. 1182) Yılı İnce Donanma-yı Hümâyûn İçin İnşa Olunan Gemi Sayıları ve Türleri

İnşa Merkezi	Gemi Türü ve Adeti
Boğazhisarı	2 adet celbe ve 1 adet pergandi
Gelibolu	2 adet celbe
Rodos ve İstanköy	10 adet şahur ve 10 adet celbe
Midilli	10 adet şahur ve 5 adet celbe

Kaynak: BOA, C. BH., nr. 107\5169.

1768 yılında inşa edilen ince donanma sınıfı gemiler Tablo 14'de görüldüğü gibidir. Ayrıca Rodos ve İstanköy'de inşa olunan 10 adet şahur ve 10 adet celbe seffinelerinin inşasında kullanılan, "19.400 kıta'at bera-yı baha-i ecnâs kereste" için 12.087 buçuk kuruş, "berây-ı bahâ-i mühimmât-ı mütenevvî'a için 1.105 buçuk kuruş, "berây-ı navl-i sefâ'in" için 120 kuruş, "berây-ı üçârât-ı amelehâ" için 8.320 buçuk kuruş "622 kantar âhen-i ham ve berây-ı ücret-i âhengiran" için 1.782 buçuk kuruş olmak üzere toplamda 23.416 kuruş harcanmıştır.²⁸³

3.2.2. İşkampoye ve Fırkate

1769 yılına gelindiğinde Rodos'ta 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı'ndan dolayı ince donanma inşası devam etmiştir. Bu hususta Karadeniz'de²⁸⁴ görev verilmek üzere 19 adet işkampoye türü ince donanma gemisinin inşa edildiği, bunun yanında büyük donanma gemileri²⁸⁵ sınıfında yer alan ancak ince donanma sınıfında da kullanılabilen 5 adet fırkate yapıldığı görülmektedir. Ayrıca bu dönemde Rodos'ta inşa olunan fırkate ve işkampoye gemilerinin yanında Midilli bölgesinde Ahmet Paşa marifetiyle 6 adet şahur, Gelibolu

²⁸¹ Adı geçen defterde Boğazhisarı, Gelibolu ve Midilli bölgelerinde inşa olunan seffine sayıları her biri ayrı şekilde belirtilirken, Rodos ve İstanköy bölgesinde inşa olunan seffineler birlikte verilmiştir. Bundan dolayı Rodos ve İstanköy şeklinde birlikte zikredilmektedir.

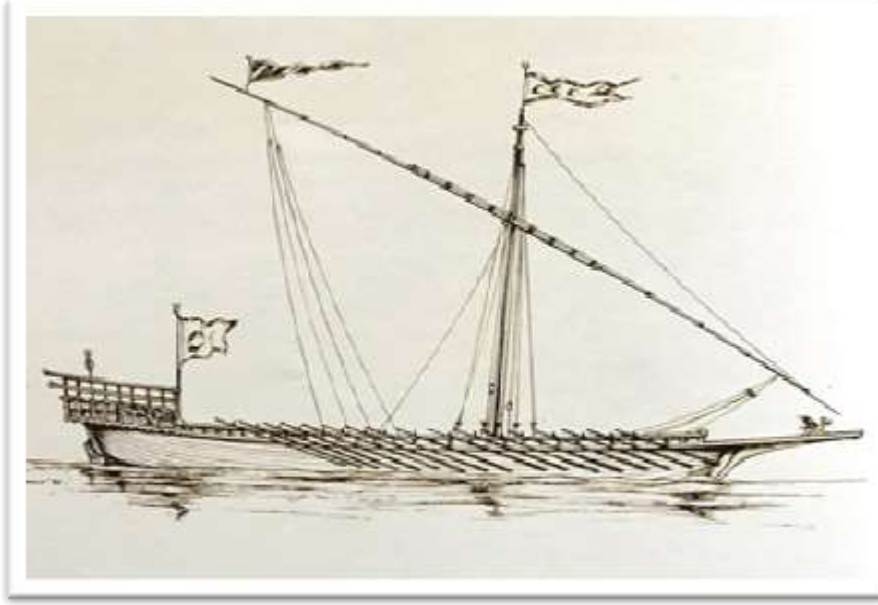
²⁸² BOA, C. BH., nr. 107\ 5169. Ayrıca 1 Aralık 1768 (H.21 Recep 1182) tarihli âhen-i ham tedarikinin söz konusu olduğu belgede o dönemde inşa edilen gemilerin sayısı hakkında: "Akdeniz'de yaptırılmak üzere fermân buyrulmuş 40 'adet şahur ve celbe seffineleri Rodos ve Midilli ve Boğazhisarı'nda yapılmak üzere kâr-şinâs ademlere sipâriş olunub..." şeklinde bahsedilmiştir. Bundan hareketle bu belgede de toplam rakamın 40 olarak verilmesi yukarıda verilen seffine sayılarını doğrular niteliktedir. BOA, C. BH., nr. 242\11230.

²⁸³ BOA, C. BH., nr. 107\5169.

²⁸⁴ 28 Mart 1770 (H. 1 Zil-hicce 1183) tarihli hükümde: Rodos Mutasarrıfı Cafer Bey inşa olunan 5 adet fırkate gemisinden bir kısmının Akdeniz'de görevlendirilmesini istemektedir. Bundan hareketle, 5 adet fırkate gemisinin 3 tanesinin Karadeniz'de; 2 tanesinin de Akdeniz'de görevlendirildiği görülmektedir. BOA, C. BH., nr. 14\669.

²⁸⁵ Büyük donanma gemileri sınıfında yer alan fırkate, bu çalışmada 19 adet işkampoye ile aynı anda inşa edildiği için konu bütünlüğü açısından ince donanma gemileri başlığı altında verilmiştir.

bölgesinde Kalyonlar Ayanı Kalyoncuzade marifetiyle 5 adet şahtur olmak üzere toplam 11 adette şahtur gemisi de inşa edilmiştir.²⁸⁶



Görsel 3.2.Bir Osmanlı Firkatesi

Kaynak: Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s.198.

Rodos'ta inşa olunan işkampoye ve firkate seffineleri için dönemin Rodos Mutasarrıfı Cafer Bey inşa memuru olarak karşımıza çıkmaktadır.²⁸⁷ Ancak 22 Mart 1770 (H.22 Zil-ka'de 1183) tarihli belgeye göre bu tarihte Akdeniz'e intikal eden Rus donanmasından dolayı Rodos Mutasarrıfı ve 19 adet işkampoye 5 adet firkate seffinesi için inşa memuru Cafer Bey'in bölgede olmadığı inşa işlemlerinin kardeşi Ahmet Bey'in gözetiminde yürütüldüğü görülmektedir.²⁸⁸

İnşa olunan 19 adet işkampoye 5 adet firkate seffinesi ile ilgili ilk bilgilere 20 Kasım 1769(H. 21 Recep 1183) tarihinde²⁸⁹ hazırlanan defterden ulaşılmaktadır. Teknik özellik

²⁸⁶ BOA, *AE.SMST.III*, nr. 299\ 23876. Midilli ve Gelibolu bölgelerinde inşa olunan 11 adet şahtur seffinesi de eklenince o dönemde inşa olunan ince donanma seffinesi sayısı 35'i bulmuştur.

²⁸⁷20 Kasım 1769(H. 21 Recep 1183) tarihli belgede inşa olunacak olan 19 adet işkampoye 5 adet firkate seffinesi için Cafer Bey'in bina emini olduğu görülmektedir. "... *vezî-i mükerrem sa'âdetli kapudan paşa hazretleri takrîri ile ba'de'l-arz zikr olunan yirmi dört kıt'a işkampoye ve firkateler hala Rodos Sancağı Mutasarrıfı Cafer Bey'in ma'rifeti ile Rodos'ta...*" BOA, *AE.SMST.III*, nr. 299\ 23876.

²⁸⁸ "... *sen ki mîr-i mûmâ-ileyh Ahmet Bey zîde mecdihusun mîr-i mûmâ-ileyh Cafer Beğ dâme izzihu Rodos'ta bulunmayub mahall-i ihrâcda mazmûn-ı emr-i 'âlîşân üzere sefâ'in-i mezbûreyi der-sa'âdetime sevk ve derhâl ve 'aceleten Tersâne-i Âmire'ye irsâline bez-i vus' ve mecâl eylemek bâbında fermân-ı 'âlîşânım ısdâr olmuştur.*" 22 Mart 1770 (H. 22 Zil-ka'de 1183) BOA, *C. BH.*, nr. 9\48. Ayrıca bu dönemde inşa memuru konusunda ilk başlarda Cafer Bey'in adının zikredilmesi ancak daha sonraları Ahmet Bey'inde inşada görev almasının sebebi 1770 ilkbahar aylarında bölgeye gelen Rus donanmasından dolayı olduğu görülmektedir. Ali Rıza İşıpek- *Cezayirli Gazi Hasan Paşa* adlı eserinden hareketle; 9 Nisan 1770 tarihinde Muhsinzade Mehmed Paşa komutasındaki Osmanlı Ordusu Mora Adası'nda Rus destekli isyancıları bastırıldığı ve Muhsinzade Mehmed Paşa'nın Mora Seraskerliği'ne tayin edildiğinde İskenderiye Sancakbeyi Mehmed Paşa, Rodos Beyi Cafer Bey ve Selanik Mutasarrıfı Vezir Ali Paşa'nın maiyetine verilmiştir. İşıpek, *age*, ss. 128-130.

²⁸⁹ Burada belirtilmelidir ki inşa olunan 19 adet işkampoye 5 adet firkate seffinesi için tutulan defterin inşa tamamlanmadan önce yani 20 Kasım 1769 (H. 21 Recep 1183) tarihinde gönderilmiştir. BOA,

bakımından 19 adet işkampoye sefneleri 13 oturak, 5 adet fırkate sefnesi 16 oturak olacak şekilde inşa edilmiştir. Bu işkampoye ve fırkate sefneleri için gerekli olan âhen-i ham Cebehâne-i 'Âmire'den karşılanmıştır. 19 adet İşkampoye sefneleri için her biri 20 kantar'dan toplamda 380 kantar, 5 adet fırkate sefnesi için ise; her birine 30 kantar'dan toplamında 150 kantar ham demir tedarik edilmiştir.²⁹⁰

İşkampoye ve fırkate sefneleri için tedarik edilen kerestelere 20 Kasım 1769(H. 21 Recep 1183) tarihli defterden ulaşılabilmektedir. Bu hususta 19 adet İşkampoye sefnesi için toplamda 13.509 adet kereste tedarik edilmiş ve tedarik edilen bu keresteler için toplamda 4.944 kuruş 30 pare ücret ödenmiştir. 5 adet fırkate sefnesi için ise; toplamda 6.040 adet kereste tedarik edilmiş olmakla bu keresteler için 2.789 kuruş 35 pare harcanmıştır.²⁹¹

19 adet işkampoye 5 adet fırkate sefnelerinin kalafatlanmasında kullanılan kalafat malzemeleri de Tersâne-i 'Âmire ve Cebehâne-i 'Âmire'den tedarik edilmiştir.²⁹² İşkampoye ve fırkate sefneleri için tedarik edilen kalafat malzemeleri Tablo 15'de görüldüğü gibidir.

Tablo 3.14.19 Adet İşkampoye 5 Adet Fırkate Sefnesi İçin Tedarik Edilen Kalafat Malzemeleri

İşkampoye		Fırkate	
Kalafat Malzemesi	Miktar (Kantar)	Kalafat Malzemesi	Miktar (Kantar)
Reçine	95	Reçine	50
Kükürt	95	Kükürt	50
Üstüğü	19	Üstüğü	15
Deste-i İstavlo ²⁹³	228	Deste-i İstavlo	80

Kaynak: BOA, *D.BŞM.TRE.* 14952.

Ayrıca âhen-i ham, kereste ve kalafat malzemelerinin yanında 19 adet işkampoye sefnelerinin inşasında kullanılan ahen halka, makara takımı, mismar ve civata, zift, katran, revgan ve personel... vs. giderleri için 7.714 kuruş 16 pare, 5 adet fırkate sefnesinin ahen halka, makara takımı, mismar ve civata, zift, katran, revgan ve personel... vs. giderleri için 2.753 kuruş 30 pare harcanmıştır.²⁹⁴ Netice itibariyle 1770 yılında ve Karadeniz'de Ruslara karşı kullanılacak olan²⁹⁵ ince donanma gemilerinin Mart-Nisan 1770 gibi bitirilmesi istenmiştir.²⁹⁶ Ayrıca 19 adet İşkampoye sefnesi için 12.659 kuruş 36 pare harcama yapılırken, 5 adet

D.BŞM.TRE. 14952.Ancak gemilerin 1770 yılına girildiğinde inşaları devam etmiş ve 1770 Mart-Nisan ayında tamamlanmıştır. BOA, *C. BH.*, nr. 14\669, BOA, *C. BH.*, nr. 9\48.

²⁹⁰BOA, *D.BŞM.TRE.* 14952. Aynı tarihlerde Gelibolu ve Midilli bölgelerinde inşa olunan toplam 11 şahtur sefneleri için de her birine 30 kantar âhen-i ham tedarik edilmiştir. BOA, *AE.SMST.III.*, nr. 299\ 23876.

²⁹¹*D.BŞM.TRE.* 14952.

²⁹²"...iktizâ eden reçine ve kükürt ve istavlo ve üstüğü ve ol makûleleri Tersane ve Cebehâne-i 'Âmire'den verilmek üzere..." BOA, *AE.SMST.III.*, nr. 299\ 23876.

²⁹³İstavlo: Kendirin en iyi cinsinden yapılan iki kollu ince sicimlerdir. Yelken bezi için kullanılmaktadır. *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, s. 132.

²⁹⁴ BOA, *D.BŞM.TRE.* 14952.

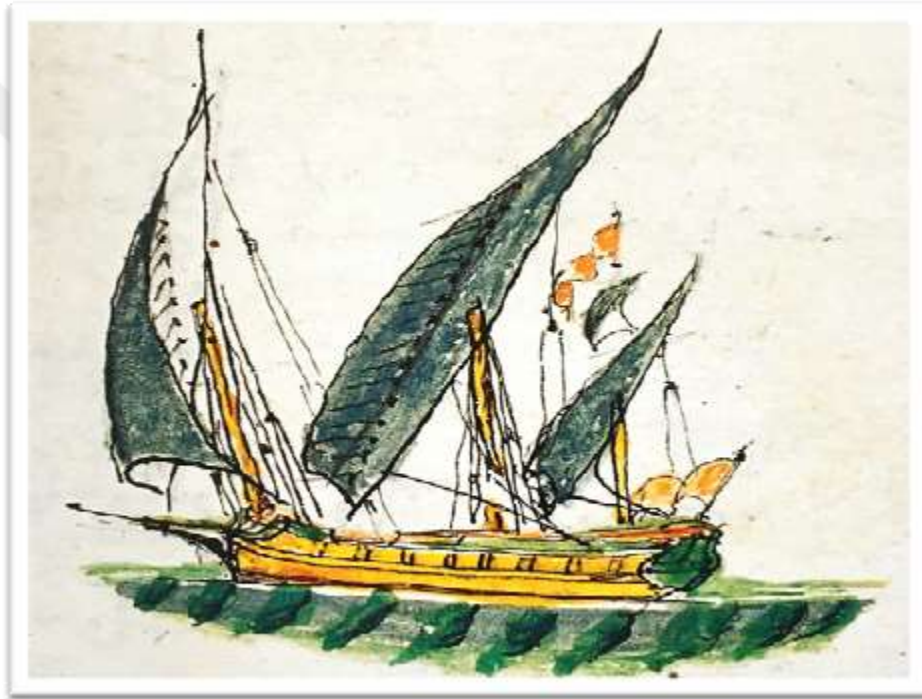
²⁹⁵ BOA, *C. BH.*, nr. 14\669.

²⁹⁶ BOA, *C. BH.*, nr. 9\48.

İşkampoye sefnesi için 5.543 kuruş 5 parelik bir harcama söz konusu olmuştur. Toplamında 24 adet ince donanma sefnesi 18.202 kuruş 51 pare'ye inşa edilmiştir.²⁹⁷

3.2.3. Kırlangıç

Rodos'ta 1769-1770 yıllarında inşa edilen 19 adet işkampoye ve 5 adet firkate gemisinden sonra uzun bir müddet ince donanma gemileri inşasına rastlanmamıştır. İnce donanma gemileri inşası ancak 1787-1788 yılında inşa olunan 2 adet kırlangıç gemisi ile karşımıza çıkmaktadır.



Görsel 3.3. Osmanlı Donanmasında Kır Langıç
Kaynak: Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s.119.

Rodos'ta inşa olunan kırlangıç sefneleri ile ilk bilgilere 16 Ekim 1787 (H. 4 Muharrem 1202) tarihinde ulaşılmaktadır. Aynı tarihli belgede; Rodos'ta inşası ferman buyrulan 2 adet Kır Langıç sefnesi için 3.250 kuruş gönderildiği, bu sefnelerin zamanında inşasının tamamlanıp gönderilmesi gerektiğinden bahsedilmiştir.²⁹⁸ Ancak burada belirtilmelidir ki kırlangıç

²⁹⁷ BOA, D.BŞM.TRE. 14952.

²⁹⁸ Rodos kâdisına ve Rodos da Hasan kapudan zîde kadrihuya hüküm ki: Sen ki kapudan mûmâ-ileyhsin Rodos cânibinde ma'rifetinle inşası fermân olunan iki kıt'a kırlangıç sefnelerinin mesârifi için 'ale'l-hesâb i'tâ olunan üç bin iki yüz elli gurusı sadr-ı a'zam çuhadarı yediyle lede'l-vürûd fermânım olduğu sâlifü'z zikr iki kıt'a kırlangıç sefnelerinin der-'akab inşâları levâzımına mübâşeret ve kemâl-i mertebe sa'y ve ikdâm iderek bir sa'ât evvel tekâmül ve itmâmına ihtimâm-ı tâm ile bi-'avnihi te'âlâ ol vechile bahâr-ı huçeste-i asârda dikkat-ı fermâyetle isâline sa'y ve dikkat eylediğini bu defa hadd-ı sa'âdetim tahrîr ve inhâ

gemilerinde herhangi bir inşa defterine ulaşılamamıştır. Bundan dolayı kısıtlı bilgilere sahip olunabilmektedir.

Belgelerden ulaşabildiğimiz kadarıyla inşa olunan 2 adet kırlangıç sefnesi için inşa memuru olarak Merabitzade Hasan Kapudan'ın görevlendirildiği anlaşılmaktadır.²⁹⁹ 29 Mayıs 1788 (H. 23 Şa'bân 1788) tarihli gönderilen hükümde Ruslar³⁰⁰ üzerine *berren ve bahren* sefer-i hümâyûn olunacağından 2 adet³⁰¹ kırlangıç sefnelerinin Karadeniz'de kullanılmak üzere bir an evvel bitirilmesi istenmektedir. Bu tarihlerde farklı gemi inşa merkezlerinde de kırlangıç sefnelerinin yapıldığı görülmektedir.³⁰² Bu hususta aynı tarihte farklı gemi inşa merkezlerinde inşa olunan kırlangıç sefneleri Tablo 17'de görüldüğü gibidir.

Tablo3.15.1787-1788 Yıllarında İnşa Olunan Kırlangıç Sefneleri

İnşa Merkezi	Adeti	İnşa Memuru
Limni	2	-
Midilli	2	Kapıcıbaşı Ömer
Rodos	2	Merabitzade Hasan Kapudan
Mora	2	Bağdat Valisi(?) Mehmed Paşa
Sakız	2	-
Kuşadası	2	Kara Osmanzade Kaptan Hacı Ahmet

Kaynak:BOA, C. BH.,nr. 208\9720.

eylemişsin zikir olunan kırlangıçların inşâ ve tekmîli umûr-ı mühimme-i müsta'celeden görülmek hasebiyle serî'an tekmîli matlûb-ı şâhânem olmağla muktezâ-yı ta'ahhüdün üzere dâmen-i 'usreti der-miyân iderek 'alâ-eyyi hâl bir sa'ât mukaddem inşâsı tekmîl veTersâne-i Âmire'me isâl ve tesyîr eylemek fermânım olmağın işbu emr-i âlîşânım isdâr ve irsâl olunmuşdur imdi vusûlünde fermânım olduğu vechile 'amel ve zikir olunan sefneleri serî'an inşâ ve tekmîl ve Âsitâne-i 'âmireme isâl ve tesyîe ihtimâm ve dikkat eylesin ve sen ki kâdî-i mûmâ-ileyhsin sen dâhi müceb-i emr-i şerîfimle 'amel ve hareket eylemen bâbında fermân-ı 'âlîşânım sâdir olmuşdur fi 4 Muharrem sene 1202 muhâsebeden yazılmışdır .BOA, C. BH., nr. 34\1609.

²⁹⁹ BOA, C. BH., nr. 34\1609.

³⁰⁰ Belgede bahsedilen sefer-i hümâyûn 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı'dır. Bu savaşın başlama nedenleri; 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra iki devlet arası sorunlar devam etmektedir. Bu konuda en büyük sorunu Küçük Kaynarca Anlaşması ile özerlik verilen Kırım bölgesi oluşturmaktadır. Bundan dolayı Karadeniz'de olası bir Osmanlı- Rus savaşından dolayı kırlangıç gemilerin inşa edildiği anlaşılmaktadır. 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Şenay Özdemir Gümüş, "1787-1792 Osmanlı Rus Savaşında Akdeniz'de Rus Korsanlığı", *The Journal of International Social Research*, V. 9, I.44, June, 2016 ss. 470-482.

³⁰¹ 10 Aralık 1787 (H. 29 Safer 1202) tarihli hükümde: Kıbrıs sahilinde 2 adet kırlangıç sefnesi olup ferman olmuş olup ancak inşaya uygun kereste, marangoz, ahenger bulunmadığından Kıbrıs'ta inşa olunacak 2 adet kırlangıç sefnesinin de Rodos'ta inşa olan 2 sefne ile birlikte yapılması uygun görülmüştür. Bu hususta Kıbrıs'a gönderilen 3.250 kuruşun Rodos'ta kırlangıç sefnesine memur Merabitzade Hasan Kaptan'a verilmesi istenilmiştir. BOA, C. BH.,nr. 112\5445. Ancak diğer belgeler ile karşılaştırıldığında bu konu ile ilgili başka herhangi bir bulguya rastlanılmamış ve gönderilen daha ileri ki hükümlerde Rodos'ta inşa olunan kırlangıç sefnelerinin sayısının 2 adet olarak verilmesinden dolayı 1787-1788 yılları arası Rodos'ta inşa olunan kırlangıç sefneleri 2 adet olarak baz alınmıştır.

³⁰²BOA, C. BH., nr. 208\9720.

Netice itibariyle elde edilen kısıtlı bilgiler ışığında 1787-88 yıllarında Rodos'ta 2 adet kırklangıç seffnesini inşası söz konusu olmuştur. 2 tane kırklangıç gemisi için tanesine 3.250 kuruş olmak üzere toplam 6.500 kuruş ödeme yapılmıştır.³⁰³

3.3. Tüccar Gemileri

Rodos Adası'nda 1770-1792 yılları arası donanma için inşa edilen seffnelerin yanında ticari amaç taşıyan tüccar gemilerinin de inşa edildiği görülmektedir. Bu hususta çok fazla belge veya kaynağa ulaşılamasa da *Cevdet Bahriye* tasnifinden bölgede tüccar seffnelerinin inşa edildiği bilgisine ulaşılabilmektedir. Ancak burada belirtilmelidir ki Rodos'ta 1770-1792 yılları arası inşa olunan tüccar gemilerinde donanma gemilerinde tutulduğu gibi herhangi bir deftere ulaşamadığı arşiv araştırmalarında görülmektedir..

Rodos'ta 1770-1792 yılları arası inşa olunan tüccar gemileri ile ilgili ilk bilgilere 19 Ekim 1768 (H. 7 Cemâziyye'l-âhir 1182) tarihinde ulaşılmıştır. Aynı tarihli belgede el-hâcc İsmail Kapudan tarafından Rodos'ta inşa olunan pergandi tüccar gemisi için İstanbul'dan getirilen seren ve sütunların hava olaylarından dolayı Sığır Kalesi'nde kaldığı ve bu seren sütunların naklinde engellemeler olmaması istenmektedir.³⁰⁴ Yine 17 Aralık 1780 (H. 20 Zil-hicce 1194) tarihinde İstanbul'a pirinç, kahve ve envai çeşit zahire nakil etmek için Rodos sahasında inşa olunacak 27 zira(20.4m) uzunluğunda bir adet tüccar seffnesinin inşası için bölgede bulunan askerlerin sorun çıkarmamaları söylenmektedir.³⁰⁵

Rodos'ta tüccar gemilerinin baştan inşasının yanında yolda zarar görmüş ve onarıma ihtiyacı olan tüccar gemilerinin de tamir edildiği görülmektedir. Bu konuda 2 Mayıs 1775 (H. 20 Safer 1188) tarihli belgede, fırtınadan gemisi zarar gören İsveçli Petroson'un tüccar gemisi Rodos Limanı'na sığınmıştır. Zarar gören geminin tamiri konusunda kendisine yardımcı olunması ve hızlı bir şekilde geminin tamirinin tamamlanması hakkında İsveç elçiliğinin isteği doğrultusunda İstanbul'dan bir yazı gönderilmesi istenilmektedir.³⁰⁶

³⁰³BOA, C. BH., nr. 255\11821.

³⁰⁴BOA, C. BH., nr. 11\511.

³⁰⁵BOA, *Cevdet Belediye*, nr. 147\ 7307.

³⁰⁶BOA, *Cevdet Hariciye*, nr. 33\1626.

4. SONUÇ

Osmanlı Devleti, Rodos Adası'na 1522 tarihinde hâkim olduktan sonra bölgeden gerek askeri, gerek stratejik, gerek ekonomik, gerek gemi inşa merkezi konusunda fayda sağlamış, bölgeyi askeri bir üs ve nakliyat merkezi olarak kullanmıştır. Rodos sancakbeyi sefer esnasında donanmaya katılırken, barış esnasında ise Akdeniz'in güvenliğinden sorumlu olmuştur. Bunun yanında gemi inşası için Rodos Adası'ndan kalafat malzemesi ve kereste tedariki de sağlanmış ve aynı zamanda Osmanlı donanması için savaş gemileri inşa edilmiştir.

Osmanlı donanması için inşa olunan gemiler işlev ve teknik özelliklerine göre kendi içlerinde sınıflara ayrılmaktadır. Bu sınıflar kürekli ve yelkenli gemiler olarak karşımıza çıkmaktadır. Kürekli ve yelkenli gemilerde Akdeniz veya Karadeniz-Tuna Nehri'nde kullanım alanlarına göre de kendi içlerinde sınıflara ayrılmıştır. Bunlara büyük donanma gemileri ve ince donanma gemileri denilmiştir. Rodos'ta 1770-1792 yılları arasında büyük donanma gemilerinden kalyon, fırkateyn ve fırkate inşası görülmüştür. İnce donanma gemilerinden ise şahur, celbe, işkampoye ve kırlangıç gemilerinin inşa edildiği tespit edilmiştir. Ayrıca 1682 sonrası, buharlı gemilere geçene kadar tamamen yelkenli sınıfının hâkim olduğu dönem olarak karşımıza çıkmıştır.

Gemi inşasında en büyük organizasyon İstanbul'da bulunan Tersâne-i 'Âmire olmuştur. Bunun yanında Rodos Adası gibi çeşitli gemi inşa tezgâhları donanmaya gemi tedariki konusunda önemli hizmetlerde bulunmuşlardır. Tersâne-i 'Âmire sadece gemi inşa hizmetinde bulunmakla kalmamış, Cebehâne-i 'Âmire ile birlikte taşralarda inşa olunan donanma gemileri için de zaman zaman malzeme tedarikinde bulunmuştur. Geminin inşa aşamasında kullanılan malzemeler ise; kereste, âhen-i ham, çivi ve cıvata, seren ve sütun, kalafat malzemeleri, yelken bezi... vb. ürünler olarak karşımıza çıkmıştır.

Çalışmamızın tarihsel kapsamında Rodos'ta birden fazla gemi türünün inşa edildiği görülmektedir. Bu hususta Rodos Adası'nda kronolojik sırasıyla; 1768 yılında 10 adet şahur ve 10 adet celbe, 1769-1770 yıllarında 19 adet işkampoye ve 5 adet fırkate, 1770- 1780 yılları arası 3 adet kalyon, 1787-1788 yıllarında 2 adet kırlangıç, 1791-1792 yıllarında 1 adet fırkateyn inşa edilmiştir.

Rodos'ta yapılan gemilerin inşa tarihleri Osmanlı Devleti'nin o dönemdeki gemi politikası hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlamaktadır. 1768 yılında başlayıp 1774 yılında Küçük Kaynarca Antlaşması ile biten 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nın etkileri Rodos'ta gemi inşası konusunda açıkça hissedilmiştir. Savaşın başlangıcında yani 1768 yılında Rodos'ta 10 adet şahur ve 10 adet celbe, ertesini yıl 1769-1770 senelerinde 19 adet işkampoye ve 5 adet fırkate sefineleri inşa edilmiştir. Bu yıllarda inşa edilen gemiler Karadeniz'de, Rus donanmasına karşı koyabilmek için yapılmıştır.

1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı Rodos'ta asıl büyük etkisini 1770 Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra göstermektedir. Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra aynı anda 3 adet kalyon inşasının başlanmıştır. Ayrıca bu dönemde gerek Tersâne-i 'Âmire ve gerek diğer taşra tersanelerinde kalyon inşa edilmiştir. Burada amacın, Çeşme Limanı'nda yanan Osmanlı donanma gemilerinin tekrar geri getirilmesi ve bu inşa edilen gemiler ile Akdeniz'de güvenliğin sağlanması olduğu anlaşılmaktadır.

1787-1788 tarihinde 2 adet kırlangıç gemisi ise 1787-1792 Osmanlı-Rus savaşının arifesinde inşa olunmuştur. Bundan hareketle Rodos'ta 1787-1788 yılların da inşa olunan 2 adet kırlangıç gemisinin o dönemde zuhur eden Osmanlı-Rus Savaşı'nın bir etkisi olduğu açık bir şekilde görülmüştür. Yine 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı devam ederken inşa olunan 1 adet fırkateyn gemisi de devam eden harpten dolayı yapılmıştır.

Rodos Adası'nda inşa olunan donanma gemileri için bir başka konu gemilerin maliyetidir. Gemilerin inşa süresi, uzunluğu, teknik özelliği maliyet konusunda belirleyici unsur olmuştur. Bu hususta 1770- 1780 yılları arasında inşa olunan 3 adet kalyon için 182.930 kuruş ödendiği inşa için tutulan defter kayıtlarından anlaşılmaktadır. Diğer gemiler için harcanan meblağ konusunda ise; 1768 yılında inşa olunan 10 adet şahtur ve 10 adet celbe için 23.416 kuruş, 1769-1770 senelerinde inşa olunan 19 adet işkampoye ve 5 adet fırkate için toplam 18.202 kuruş 51 pare, 1787-1788 yıllarında inşa olunan 2 adet kırlangıç için, 6.500 kuruş ve son olarak 1791-1792 inşa olunan 1 adet fırkateyn için 47.352 kuruş ödendiği görülmektedir.

Tıpkı gemilerin boyutu maliyet konusunda olduğu gibi inşa süresinde etkili olmuştur. Gemilerin inşa süresi incelendiğinde büyük donanma gemilerinden kalyon inşasının çok daha uzun sürdüğü buna karşın, ince donanma gemilerinin kısa sürede birden fazla inşa edilebildiği görülmektedir. Ancak burada belirtmelidir ki Çeşme Deniz Savaşı'ndan sonra yapılan 3 adet kalyonun inşa memurundan kaynaklı yapım aşamasında gecikmeler meydana gelmiştir.

Donanma gemilerinin malzeme tedariki konusunda bazı malzemelerin dışarıdan talep edildiği, özellikle kereste ve bunun yanında kalafat malzemesinin bir bölümünün Rodos'tan karşılandığı anlaşılmaktadır. Gemi inşasında kullanılan kerestenin ve diğer bazı malzemelerin Rodos Adası'ndan temin edilebilmesine ek olarak gemi inşasında çalışacak personelin bölgede bulunmasından dolayı Rodos'un bir gemi inşa merkezi olarak tercih edilmesini destekler niteliktedir. Son söz olarak, Rodos'un gerek 1770 yılından önceki dönemlerde ve gerekse 1792 yılından sonraki dönemlerde buharlı gemilere geçene kadar bir gemi inşa merkezi olduğunu belirtmek gerekmektedir.

KAYNAKLAR

[1]. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

Cevdet Bahriye Tasnifi

Belge No: 138\6693, 12\575, 264\12183, 179\8428, 208\9710, 240\1112, 119\5788, 133\6427, 242\11205, 270\12482, 40\1881, 13\612, 262\12095, 102\4906, 63\2970, 209\11085, 144\6910, 117\5675, 120\5847, 252\11684, 195\9135, 5\219, 2\59, 14\668, 106\5129, 84\4048, 123\8302, 219\ 10197, 26\1215, 116\5835, 95\4559, 25\ 1193, 242\11230, 107\5169, 14\669, 9\48, 34\1609, 208\9720, 112\5445, 255\11821, 11\511

Cevdet Belediye Tasnifi

Belge No: 147\ 7307

Cevdet Hariciye Tasnifi

Belge No: 33\1626

Cevdet Maliye Tasnifi

Belge No: 574\ 23521.

Ali Emiri Abdülhamit I Tasnifi

Belge No: 60\4207, 296\ 19919

Ali Emir Mustafa III Tasnifi

Belge No: 298\23828, 299\ 23876

Ali Emiri Selim III Tasnifi

Belge No: 373\21253

Baş Muhasebe Tersane Emimi Kalemî Defterleri

Defter No: 14952, 15009, 15044, 15054

BASILİ ESERLER

[2].AKTEPE, Münir, "Çeşme Vak'ası", *DİA*, C.8, İstanbul,1993, ss. 288-289.

[3].ALTAN, Ebru, " Templier ve Hospitaler Şövalye Tarikatlarının Kuruluşu" *Bellekten*, C. 66, S. 245, Nisan, 2002, ss. 87-93.

[4].AVCI, Necati, *Tarih Süresince Rodos*, İlahiyat Yayınları, Ankara, 2007.

[5].AYDIN, Yusuf Alperen, "XVIII. Yüzyıl Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, Dünya Basımevi, İstanbul, 2005, s. 33-40.

[6].AYDIN, Yusuf Alperen, " XVIII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Donanması ve Tersâne-i 'Âmire'de Lenger ve Yelken Bezi Üretimine Başlanması", *Tarih Dergisi*, S.49, İstanbul, 2010, ss. 47-57.

[7].AYDIN, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011.

[8].AYOĞUZ, Şengül, *Cezair-i Bahr-i Sefid Eyaleti*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 1989.

[9].BAŞ, Yaşar, " Kocaeli'den İstanbul'a Kereste Nakli, Tersane ve Tophane'de Kullanımı", *Studies Of The Ottoman Domain*, C. 6, S. 11, Ağustos, 2016, ss. 150-171.

[10].BEYDİLLİ, Kemal, "Yaş Antlaşması", *DİA*, C. 43, İstanbul, 2013, ss. 343-347.

[11].BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i 'Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992.

- [12].BOSTAN, İdris, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- [13].BOSTAN, İdris, "Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi", *Türk Denizcilik Tarihi I*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, ss. 297- 307.
- [14].BOSTAN, İdris, "Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu" *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul,2011, ss. 47-67.
- [15].BOSTAN, İdris, "Preveze Deniz Muharebesi", *DİA*, C.34, İstanbul, 2007, ss. 343-345.
- [16].BOSTAN, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul, 2010.
- [17].BOSTAN, İdris, "Gemi", *DİA*, C.14, İstanbul, 1996, ss. 11-15.
- [18].BOSTAN, İdris, "17.Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırgadan Kalyona", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, , Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, ss. 183-207.
- [19].BOSTAN, İdris, "Tersanede Büyük Havuz İnşâsı, 1794-1800", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, ss. 221-249.
- [20].BOSTAN, İdris, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü, 1785-1819" *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, ss.207-220.
- [21].ÇATALKAYA GÖK, Ebru, "Gelibolu Yelken Bezi" *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.10, S.49, Nisan, 2017, ss.174-179.
- [22].CEZZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2010.
- [23].ÇELİK-Bülent, ÜNEN-Uğur , "XVIII. Yüzyılda Rodos'un Sosyo-Ekonomik, Dini ve Kültürel Durumu", *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.2, S.2, Aydın, 2015, ss. 52-73.
- [24].DERELİ, Muharrem Sinan, *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Akdeniz Dünyası Araştırmaları Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.
- [25].DOĞAN, Güner, *İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları(Midilli, Sakız, Sisam, Rodos) ve Çevresi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih (Yeniçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008.
- [26].EKİNCİ, İlhan, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları", *History Studies*, V.5, I.1, January, 2013, ss. 129-156.
- [27].ERDOĞRU, Mehmet Akif, *Rodos'un Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Er Yayıncılık, İzmir, 2018.
- [28].FRANCESCO GUISTINIAN, Giovan SERVANTIE Alain, "Osmanlı Donanmasına Venedik Teknik Yardımı", *Türkler ve Deniz*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, ss. 147-163.
- [29].*Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Dönemi III. Cilt Rodos'un Fethi 2 nci Kısım Eki (1522)*, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1979.
- [30].GÜLER, İbrahim," XVII. Yüzyıllarda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinin Altyapı, İstihkâm, Üretim ve Pazarlama Sorunu" *Türk Teknolojisi Tarihi, I. Türk Bilim ve Teknoloji Tarih Kongresi Bildirileri*, İstanbul, 2003, ss. 29-60.
- [31].GÜLERYÜZ, Ahmet, *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken Mikyas-ı Sefain*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004.
- [32].GÜRÇAY, Lütfi, *Gemiciler Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1968.
- [33].İŞİPEK, Ali Rıza, *Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.

- [34].Kâtip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan (Tuhfetü'l- Kibar Fi Esfari'lBihar)*,(sad. Orhan Şaik Gökyay), Kabcacı Yayınevi, İstanbul, 2007.
- [35].KILINÇ, Orhan, "Ocaklık", *DİA*, C.33, İstanbul, 2007, ss. 317-318.
- [36].KİEL, Machiel, "Rodos", *DİA*, C.35, İstanbul, 2008, ss.155-158.
- [37].MUTLU, Sevcan, *XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008.
- [38].NUTKİ, Süleyman, *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, (haz: Mustafa Pultar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.
- [39].*Osmanlı İdaresinde Kıbrıs*, (yay. haz.: Hacı Osman Yıldırım vd.) Başbakanlık Basımevi, Ankara, 2000.
- [40].*Osmanlı- Rus Harbi Esnasında Bir Şahidin Kaleminden İstanbul (1769-1774)*, (haz. Süleyman Göksu), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2007.
- [41].ÖRENÇ, Ali Fuat, *Yakın Tarihimizde Rodos Adası*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2001.
- [42].ÖZDEMİR, Şenay, *Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih(Yeniçağ) Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara, 2004.
- [43].ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Şenay,"Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi" *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.8, S.1,2010, ss. 15-36.
- [44].ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Şenay, "XVIII. Yüzyılda Midilli'de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, (ed. Haydar Çoruh, Yaşar Ertaş, Ziya Köse)Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2011, ss. 201-238.
- [45].ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Şenay, "1787-1792 Osmanlı Rus Savaşında Akdeniz'de Rus Korsanlığı", *TheJournal of International SocialResearch*, V. 9, I. 44, June, 2016, ss.470-482.
- [46].SAHİLLİOĞLU, Halil, "Avarız", *DİA*, C.4, İstanbul, 1991, ss. 108-109.
- [47].SANCAR, Erdinç, *21.Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- [48].SONGUR, Savaş, *XVI. Yüzyılda Rodos Adası ve Akdeniz'deki Önemi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1999.
- [49].SUNAR, Mehmet Mert," Ulufe", *DİA*, C.42, İstanbul, 2012, ss.124-126.
- [50].ŞAKİROĞLU, Mahmut, "Cem Sultan", *DİA*, C.7, İstanbul, 1993, ss. 283-284.
- [51].ŞAKİROĞLU, Mahmut, "Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti",*DİA*, C.7, İstanbul, 1993, ss. 500-501.
- [52].ŞAKİROĞLU, Mahmut, "Rodos Adasının Fethinden 1540 Tarihli Türk- Venedik Antlaşmasına"*Türk Denizcilik Tarihi I*, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, ss. 133-141.
- [53].TAŞ, Mehmet, "18.Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Kullanılan Yelken Bezi Türleri ve Miktarları", *Social Sciences Studies Journal*, V.5, I.19, June, 2018, ss. 2304- 2320.
- [54].TAŞKIRAN, Cemalettin, *Oniki Ada(Hatalı Kararlar, Acı Kayıplar)*, Babıali Kültür Yayıncılığı, İstanbul, 2007.
- [55].TOĞRAL, Özge, "Akdeniz Adalarına Sürgün Edilen Kırım Hanları" *MediterraneanJournal of Humanities*, C.VIII, S.1,2018, ss. 355-366.

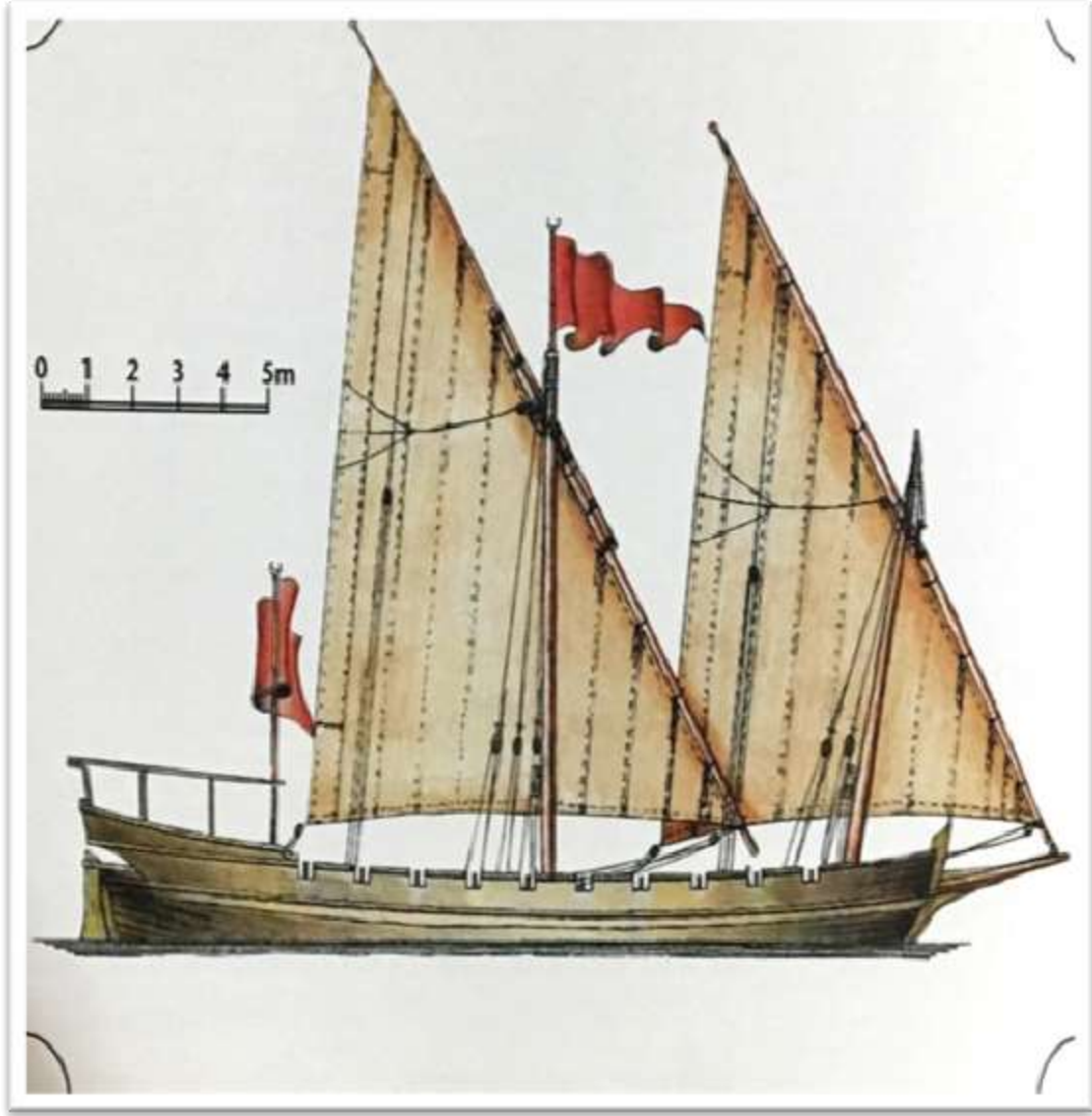
- [56].TUNCEL, Tuncay, *Osmanlı Şiirinde Gemicilik Terimleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008.
- [57].TURAN, Şerafettin, "Rodos ve 12 Ada'nın Türk Hâkimiyetinden Çıkışı", *Bellekten*, C. 29, S. 113, Ocak, 1965, ss. 77-119.
- [58].TURNA-İdris, PİRİM-Ahmet Emre, "Çektirme Gemisinin Tarihi ve Dönemin Ticari Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme" *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu VII*, Ordu, 2015,ss. 119-135.
- [59].UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları I, Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.
- [60].UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.
- [61].UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2016.
- [62].ÜNAL, Ayhan Afşin,"XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz- Ege Adaları) ya da Kaptan Paşa Eyaleti" *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.12, Kayseri, 2002, ss. 251-261.
- [63].ÜNAL, Mehmet Ali "XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *XIV. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, 9-13 Eylül, 2002, C. 2, Ankara, 2002, s. 911-958.
- [64].ÜNAL, Mehmet Ali, *Osmanlı Devrinde Sinop*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014.
- [65].ÜNEN, Uğur, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası*, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2013.
- [66].YAZICI, Nurcan, "Osmanlı Devleti'nde Tersâne-i Âmire Mimarlığı ve Mimarları", *Türkler ve Deniz*, (ed. Özlem Kumrular) Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, ss. 381-401.
- [67].YURDAYDIN, Hüseyin, *GaziKanuni'nin Cülusu ve İlk Seferleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1961.
- [68].ZİNKEİSEN, Johan Wilhelm, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C.2, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2011.
- [69].Ziver Bey, *Rodos Tarihi*, (çev: Harid Fedai), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.
- [70].ZORLU, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme (III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği)*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014.

EKLER



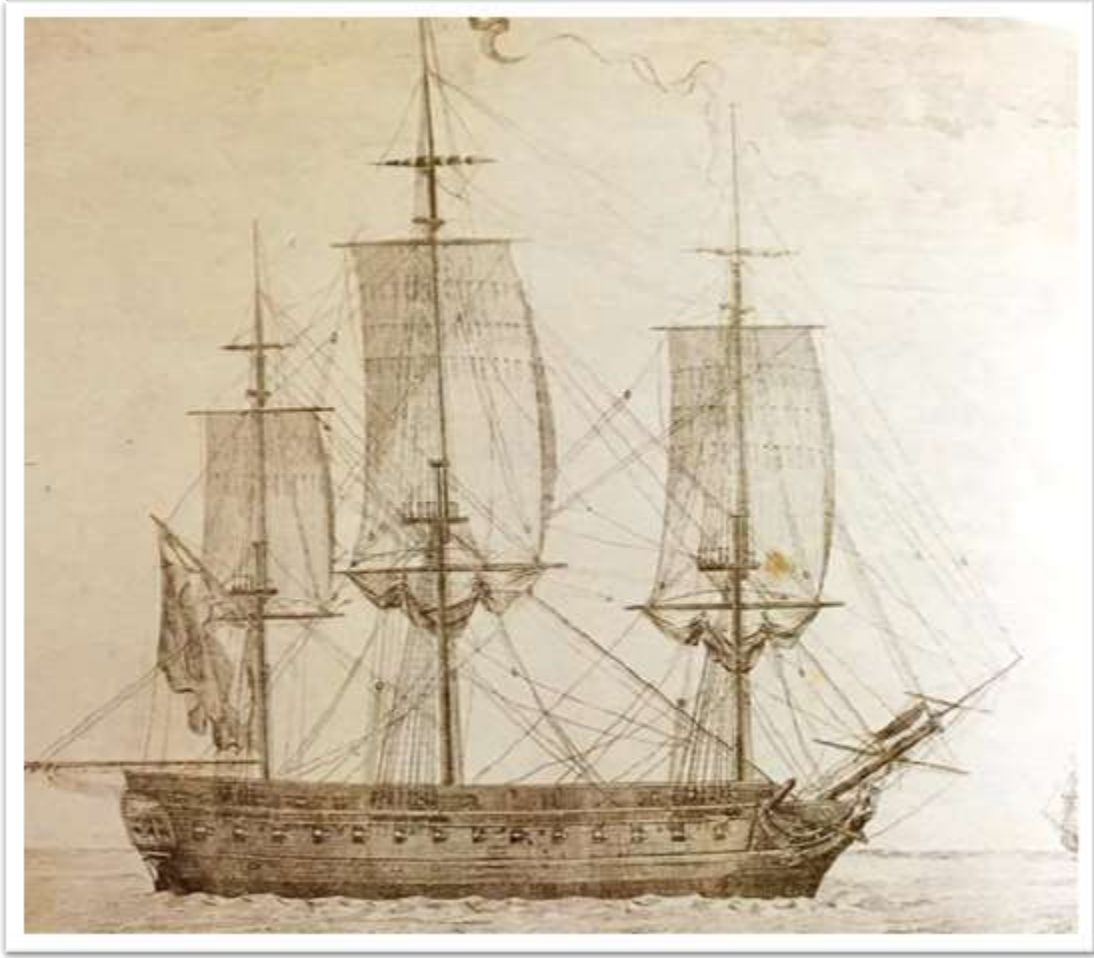
Harita 1.Rodos Adası Haritası

Kaynak: Songur, *agt*, s. 136.



Görsel 4.10 Oturaklı (20 Kürekli) Küçük Bir Fırkate

Kaynak: Güteryüz, *age*, s.30.



Görsel 5.XVIII. Yüzyılda Osmanlı Fırkateyni

Kaynak: İşıpek, *age*, s.296.

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve Soyadı : Hüseyin KICALI

E-Mail : kicali1.33@hotmail.com

Öğrenim Durumu :

Derece	Bölüm/program	Üniversite	Yıl
Lisans	Tarih	Afyon Kocatepe Üniversitesi	2012-2016
Yüksek Lisans	Tarih	Mersin Üniversitesi	2016-2019

