

Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar

Ship Wrecks and Divings in Ottoman Maritime Life

Şenay Özdemir*

Özet

Ulaşımın kara ve deniz yolları arasında paylaşıldığı dönemde özellikle yolculuk hızı ve taşınan malın kapasitesi açısından kara yollarına göre daha ekonomik olan deniz yolları bu avantajına karşılık önemli riskleri de içermekteydi. Bu risklerin başında ise gemilerin batması gelmektedir. Yolculukları sırasında çeşitli nedenlerle kaza yapan ve batan gemiler için olanaklar çerçevesinde kurtarma çalışmaları gerçekleştirilmekteydi. Bu yazıda da Osmanlı Devletinin kaza yaparak batan donanma gemileri için gerçekleştirdiği kurtarma çalışmaları ele alınmıştır. Böylece, gemi kazalarının nedenleri, kurtarma çalışmalarının organizasyonu, çalışmalara katılanlar, su altı çalışmasını gerçekleştiren dalgıçlar, su altı çalışmaları ve bu çalışmaları etkileyen faktörler açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Gemi Kazası, Batık, Dalış, Dalgıç.

Abstract

During the period when the communication depended on the highways and sailways where sailways were more cheaper than highways due to their speed and capacity though had its dangers. One of the dangers were shipwrecks. For ships that were involved in an accident and sank some rescue efforts were made. This article is on rescue works made by Ottoman State in an effort to save navy ships. Thus it is aimed to explain what the causes of shipwrecks were, organization of rescue works, divers who were engaged underwater search, and the factors that had an effect on the underwater works.

Key Words: Ottoman, Ship Accident, Ship Wreck, Dive, Diver.

Osmanlı denizciliğine dair kayıtlar incelendiğinde gemi kazalarının sıkça yaşanan olaylardan olduğu anlaşılmaktadır. Gemi teknolojisinin ahşap, kürek ve yelkene bağlı; seyir bilgisinin de kısıtlı olduğu dönemlerde doğal koşulların etkisine daha açık şekilde yapılan deniz yolculuklarında bu kazalar sıradan bir

* Yrd. Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, Fen - Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,
e-mail: belityf@yahoo.com.

olay halini almış görünmekte.¹ Deniz kazalarında gemiler bazı küçük hasarlarla yaralanıp su üstünde kalmayı başarabilseler de büyük oranda batıyorlardı. Batma ile sonuçlanmış olsun ya da olmasın gemi kazalarının ardından bir kurtarma süreci başlatılmaktaydı. Bu süreç ise geminin batıp batmamasına bağlı olarak biçimleniyordu. Yara almış ancak hala su üstünde bir gemiye yapılan müdahale ile batmış bir geminin aynı olmayıp, ikincisinde bir su altı çalışması gerekmektedir. Bizim bu çalışmamızda amacımız Osmanlı Devleti'nin, 19. yüzyıl ortalarına kadar özellikle donanmaya ait olan batık gemiler ve su altındaki malzemeler için yaptığı kurtarma dalışlarını nasıl organize edip, gerçekleştirdiğini ortaya koymaktır. Çalışmamızın zaman sınırının 19. yüzyıl ortalarında son bulmasının nedeni su altında nefes alıp vermeyi mümkün kılarak su altı çalışmalarında yeni bir dönemi açan dalış cihazlarının Osmanlı sularında kullanılmaya başlanmasıdır. Bu doğrultuda, burada insan vücudunun sınırlarına bağlı olarak gerçekleştirilmiş su altı çalışmalarını esas alırken ayrıca Osmanlı'da dalış tarihi konusuna da bir katkı hedeflenmektedir.

Gemi Kazalarının Nedenleri

Belgelerde, batmış olsun veya olmasın denizde iken her hangi bir nedenden dolayı yaralanan gemilerin durumu '*kazazede olma*' tabiriyle ifade ediliyor. Gemilerin *kazazede olma* nedenlerine ilişkin açıklamalar bize bu olayların çoğunlukla hava koşullarından kaynaklandığını gösteriyor. Bu durum da yine belgelerde '*hava muhalefeti*' olarak belirtiliyor. *Hava muhalefeti* ile kastedilen ise genellikle fırtına ve şiddetli rüzgar idi.² Fırtına ve şiddetli rüzgar, yolculukları sırasında gemileri tek tek yakaladığı gibi bazen bir filonun da sulara gömülmesine neden oluyordu.³ Olumsuz hava şartları gemilerin sadece yolculukları sırasında değil, limanda demirli iken de batmalarına neden olabiliyordu.⁴

Deniz kazaları ile içinde bulunulan mevsim arasında bir ilişki olup olmadığını anlamak ise elimizdeki belgelerin kazadan sonra yapılan kurtarma

¹ Kazuaki Sawai'nin, deniz kazalarının Osmanlı tarih araştırmalarında özellikle ticaret tarihi konusundaki önemini belirttiği ve bu konudaki çalışmaların azlığına vurgu yaptığı yazısı için bkz. *a.g.y.*, 'Amasra'da 1586 Tarihli Deniz Kazası', *Toplumsal Tarih*, Sayı 139, Temmuz 2005, s. 46-50.

² Fırtına, rüzgar gibi olumsuz hava koşullarından dolayı kaza yapan gemilerle ilgili birkaç örnek için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet Bahriye Belge No. 2880 (Eylül 1814); 10492 (Yıl 1738/1739); 11348 (Eylül 1787); 12315 (Aralık 1759).

³ 1704 yılı ekim ayında Kefe'den İstanbul'a gelen Kaptan-ı Derya Küçük Osman Paşa'nın kumandasındaki Osmanlı filosunun yakalandığı fırtınada dokuz geminin personeli ile birlikte batması büyük sayıda gemi ve insan kaybına neden olmuştu, bkz. Silahtar Fındıklı Mehmed Ağa, *Nusretname*, II/II, (Sad. İsmet Parmaksızoğlu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1969, s. 217'den aktaran Erdoğan Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081-1922*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1993, s.11.

⁴ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 4136 (Ocak 1792).

işlemlerinin yazışmaları olmaları ve bunların da kazaların kesin olarak hangi tarihte olduğu bilgisini içermemeleri nedeniyle mümkün görünmüyor. Genel olarak Akdeniz’de gemi yolculukları yaz aylarında yapıyor olsa da⁵ kış mevsiminde meydana gelen gemi kazalarına dair örnekler de bulunmaktadır.⁶

Hava koşulları dışında gemilerin kazazede olma nedenlerine bakıldığında yangının önemli bir yer tuttuğu görülüyor. Yangın, ahşap malzemeden yapılan gemiler için en büyük tehlikelerden biri idi. Gemilerin yanarak batmaları, 1770 Çeşme limanı olayında olduğu gibi düşman gemileri tarafından Osmanlı donanmasının yakılması⁷ örneği dışında gemicilerin kendi gemilerini batırmaları şeklinde de karşımıza çıkıyor. 1807 yılında Akdeniz’de savaşan Osmanlı donanmasından ayrılan bir kalyon ve iki fırkateynin personeli Selanik limanı önlerinde gemilerini kendilerini izleyen düşmanın eline düşmesin diye yakarak batırmışlardı.⁸ 1779 yılına ait bir kayda göre Yafa’dan İstanbul’a gitmekte olan bir tüccar gemisi Değirmenlik adası yakınında,⁹ 1815 tarihli bir başka kayda göre de Akdeniz boğazına giren İngiliz gemilerinden biri Bozcaada yakınlarında yanarak battı.¹⁰ Yine savaş gemilerinde bulunan cephanenin ateş alarak gemilerin havaya uçması karşılaşılan önemli tehlikelerdendi.¹¹

⁵ Akdeniz denizciliğinin antik dönemden beri biçimlenen deniz yolculuklarının yaz aylarında yapılarak kış mevsiminin limanlarda geçirilmesi özelliği, 14. ve 15. yüzyıllardaki gemi teknolojisi ve seyir konusunda teknik ve bilgi birikimindeki ilerlemelere rağmen fazla değişmeden sonraki dönemlerde de devam etti, bu konuda bkz. John H. Pryor, *Akdeniz’de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, Araplar, Bizanslılar ve Türkler*, Çev. Füsün – Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004, s. 96 vd.

⁶ Gemi kazasının olduğu ay, gün ve saate kadar ayrıntılı bilgi veren elimizdeki tek örnek, olayın kış mevsiminde yaşandığını gösteriyor. Bu örnekte Kandiyeli muhafızı Ahmet Paşa’nın bindiği kalyon, 9 Ocak 1761 (H. 2 Cemaziyel-ahir 1174)’te Gelibolu’ya 4,5 saat mesafedeki Doğan Aslan adlı yerde kaza yapmıştı, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 2852. Yıl bilgisini içermemekle birlikte bu olayla ilgili olduğunu anladığımız bir diğer belge de ise kaza tarihi olarak başka bir gün veriliyor: ‘...kalyon...işbu mah-ı cemaziyel-ahirin 15. pazartesi günü kaza ile şiddetli rüzgar ve fırtınadan dolayı saat yedide sığa oturdular’, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 9964 (Tarihsiz). Bu örnekten başka kış aylarında meydana gelen iki kazanın bilgisi için bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 2921 (Temmuz 1779); 3217 (Aralık 1755).

⁷ 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında, 6/7 Temmuz 1770 tarihinde Osmanlı donanması Ruslar tarafından Çeşme limanında yakılmıştı. Bu olaydan kısa süre sonra Osmanlı yönetimi batan gemilerdeki malzemenin çıkarılması çalışmalarını başlattı. Bu konuda bkz. Özcan Mert, ‘Osmanlı Döneminde Çeşme Batıkları’, *Uluslararası Çeşme Tarih Ve Kültür Sempozyumu*, <http://www.cesme-bld.gov.tr>, s. 77-85 (Bu bildiriye ulaşmada yardımcı olan sayın Arslan Özçelik’e teşekkür ederim).

⁸ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 1686 (Aralık 1807).

⁹ BOA, Cevdet Dahiliye Belge No. 16429 (Mart/Nisan 1779).

¹⁰ BOA, Cevdet Hariciye Belge No. 4543 (Şubat 1815).

¹¹ Silahtar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, II/II, sf. 340’dan aktaran Dümen, *a.g.e.*, s. 35.

Bunların dışında deniz haydutlarının gemiyi soymasından sonra batırmaları,¹² gemilerin bakımsızlık ve ihmal sonucu demirli oldukları yerde batmaları¹³ veya yolculuk sırasında aşırı su almaları da¹⁴ gemilerin batma nedenleri arasındaydı. Gemilerin yaralanma ve batmalarına neden olan kasıtlı hareketler de söz konusu olabiliyordu. Bu tür olaylar daha çok kıyılarda yaşayan halkın, mallarına el koyma isteği ile bilerek seyreden gemileri yanıltması suçlamaları ile ilgili idi.¹⁵

Kurtarma Çalışmaları

Bir gemi battığında genellikle geminin gövdesi ambarındaki mallar ve güvertedeki top, çapa, zincir vb. ağır malzemeler ile birlikte dibe batarken, güvertedeki hafif malzeme veya geminin ip, yelken gibi su üstünde kalabilen kısımları karaya vuruyordu.¹⁶ Bu tür durumlarda karaya vuranlar bölgede oturanların yağmalaması veya kaybolmaları tehlikesi karşısında hemen bölgedeki yetkililer tarafından koruma altına alınıyordu.¹⁷ Bu şekilde kazazede bir geminin karaya vuran veya suda yüzen parçalarının kurtarılması toplanması ile¹⁸ gerçekleşirken suyun dibine batanların çıkarılması ise profesyonel bir çalışma sürecini gerektirmekteydi.

Bir gemi kazası olduğunda bölgedeki yetkililer durumu İstanbul'a haber vererek kurtarma çalışmalarının başlamasını sağlıyorlardı.¹⁹ Genellikle kurtarma çalışmalarını organize etmek üzere İstanbul'dan bir görevli atanırken olayın

¹² 3 Numaralı Mühimme Defteri, Kayıt No. 1120, (Yay. Haz. N. Aykut, C. Küçük, İ. Bostan ve ark.), T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1993; 6 Numaralı Mühimme Defteri, Kayıt No. 1149, (Yay. Haz. H. Osman Yıldırım ve ark.), T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1995.

¹³ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 10050 (Ocak 1791).

¹⁴ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 317 (Nisan 1794); BOA, Cevdet Dahiliye Belge No. 4476 (Nisan 1776).

¹⁵ 1571 martında İstinye yakınlarında kaza yapıp batan gemilerle ilgili soruşturmada Fener köyü ve yakınlarındaki yerleşim yerlerinin halkı, fener ışığıymış gibi kıyıda ateş yakarak denizdeki gemileri kandırıp gemilerin kaza yapmalarına neden olmakla suçlanmışlardı, bkz. 12 Numaralı Mühimme Defteri, Kayıt No. 625, (Yay. Haz. H. Osman Yıldırım ve ark.), T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1996.

¹⁶ 1787 yılında Karadeniz'de kaza yapan *Moskov* gemilerinden bu şekilde karaya vuran malzemeler için tutulan listede gemi direkleri, serenler, çarmık parçaları, büyük ve küçük makaralar, yelken parçaları, halat parçaları ve zincir parçaları bulunmaktaydı, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11348 (Eylül 1787). Bu malzemeler, bölgeden İstanbul'a gidecek olan gemilerden uygun olanlara yüklenerek tersaneye teslim edilecekti, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 5202 (Ekim 1787).

¹⁷ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 3077 (Kasım 1751).

¹⁸ Eylül 1814'de seren ve sütun taşıyan salların kaza yapması sonucu denize dağılan ve kullanılabilir durumdaki seren ve sütunlar denizden toplanmıştı, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 2880.

¹⁹ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11352 (Eylül 1769).

meydana geldiği bölgenin idarecileri de çalışmalardan sorumlu oluyorlardı.²⁰ Çalışmalar sırasında kullanılacak olan malzemeler İstanbul'dan gönderiliyor veya olayın meydana geldiği bölgeden temin ediyordu. Yine çalışmalar sırasında yardım etmek üzere yöre halkından işgücü temin ediliyordu.²¹

Su altında kalmış olan malzemelerin kurtarma çalışmaları ise dalgıçlar tarafından gerçekleştirilmekteydi. Su altında kalanları çıkarmak üzere dalışların başlayabilmesi için öncelikle dalış yerinin tespit edilmesi gerekmektedir. Belgelerde kazanın meydana geldiği mevkiiler belirtilmekteyse de bu bilgiler dalış yerinin kesin bilgisini içermemektedir. Su altında kaldıkları süre içinde batıkların dipteki akıntılarla sürüklenip parçaların farklı noktalara dağılma ihtimali vardır. Yine bazı batıklar su üstünden görülebilecek derinlikte iken bazıları da buna imkan vermeyen derinliklerdeydi. Böyle durumlarda günümüzdekilerin aksine su altında kalış süreleri kısıtlı olan dalgıçların dipte gemi aramak üzere dalmaları yerine önceden tespit edilen yerlere dalış yapmaları daha mantıklıdır. Bu dönemde batıkların yeri önceden tespit edilebiliyor muydu? Bu sorunun cevabını içerdiğini düşündüğümüz bir ip ucunu 1792 yılına ait bir belgede buluyoruz. Anapa ve Soğucak taraflarında batan gemilerin demir malzemelerinin çıkarılması için bir kayık ile birlikte *arayıcı ağ* ve *diğerlerinin mükemmel takımı* ile gönderilmesi istenmişti.²² Burada *diğerlerinin* ne oldukları belli değilse de *arayıcı ağ* muhtemelen batıklardan denize dağılan parça ve malların yerlerini tespit etmekte kullanılıyordu.²³ 1831/1832 yılında da Sakız adası yakınlarında batan bir geminin yerinin tespit edilmesi için 5 tane İngiliz, 2 tane de Rus *arayıcı kayığı* kullanılmıştı. Batığın yerinin tespit edilmesinin ardından da burasının kaybedilmemesi için şamandıralar bağlanarak dalış noktası kesinleştirildi.²⁴

Dalış yerinin belirlenmesinin ardından dalgıçlar batığın durumunu inceleyerek çalışmanın yani dalmanın mümkün olup olmadığına, dipten çıkarılması istenen malzemenin durumuna dair bir ön inceleme yapıyorlardı. Dalışlar aşağıda ayrıca inceleneceği üzere batığın derinliği, zemin yapısı, malzemenin cinsi gibi bir takım faktörlerden etkilenmekteydi.

²⁰ BOA, Cevdet Hariciye Belge No. 4543 (Mayıs 1817); 5978 (Kasım 1773), 828 (Yıl 1769).

²¹ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 1686 (Aralık 1807); 3077 (Kasım 1751); 2880 (Eylül 1814). Tuna'da batmış olan bazı gemilerin çıkarılması ile görevlendirilen halk bu emri yerine getirmezlerse zararın iki katını ödemekle yükümlü tutulmuşlardı, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 10050 (Ocak 1791).

²² BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11927 (Temmuz 1792).

²³ Günümüzde de batıkların yerinin tespitinde batan gemi parçalarının tesadüfen balıkçıların ağlarına takılmasının rolü vardır, bkz. George F. Bass, *Su Altında Arkeoloji, Bir Arkeoloğun Türkiye Maceraları*, Çev. Zeynep Hasırcıoğlu, Homer Kitabevi, İstanbul 2003, s. 125.

²⁴ BOA, Hatt-ı Hümayun, Dosya No. 870, Gömlek No. 38696.

Dalgıçlar su altında nasıl çalışıyorlardı? 17. ve 18. yüzyıllarda Avrupa’da, su altı çalışmalarında dalgıçların daha uzun ve rahat çalışabilmelerini sağlayabilmek üzere bir takım buluşlar yapılmıştı. Bunların en başarılı olarak kullanılanı ‘dalış çanı’ adı verilen ve su altında dalgıcın içinde solumasına ve belli bir mesafede hareketine izin veren çan biçimindeki yapı idi. Bu sistem o dönemlerde dipte 18 m. gibi bir derinlikte bir saat kadar çalışma imkanı veriyordu. Dalgıcın, su altında hareketini kolaylaştıran dalış elbisesinin bulunması 1797 yılında olurken bu buluş 1830’larda elbiseye yüzeydeki bir pompadan hava basılacak şekilde geliştirilmişti.²⁵

Elimizdeki belgeler bu dönemde Osmanlı Devleti için çalışan dalgıçların bu türden aletler kullandıklarına dair bir bilgi içermiyor. Evliya Çelebi, bellerinde taşıdıkları bıçaklarından başka aletleri olmayan inci ve sünger dalgıçlarının deniz dibini rahat görebilmek için ağızlarına zeytin yağı alarak daldıklarını belirtiyor. Buna göre, dalgıçların dipte suya bıraktıkları yağ bir cam etkisi yaratarak dibi görmelerini sağlıyordu.²⁶ Bu dalgıçların dibe hızlı inmek için kullandıkları bir teknik de bir taşla tutunarak bunu ağırlık olarak kullanmaktı. Tekneden bir taşla suya atlayan dalgıçlar bununla dibe ulaşınca suyun kaldırma kuvvetine karşı yine taşın ağırlığından faydalanarak dipte kaldıkları süre içinde rahat çalışabiliyorlardı. Bir ucu teknedeki bir arkadaşlarının gözetiminde olan bellerine bağladıkları ip ise su altı çalışması sırasında her hangi bir tehlike anında dalgıçların yukarı çekilmelerini sağlıyordu.²⁷

Elimizdeki veriler dalgıçların dipteki çalışmaları sırasında ancak birkaç basit aletten yararlandıklarını gösteriyor. 1776 yılında bir batığa yapılan dalış için tersane-i amireden bir tane iki ve bir tane de bir buçuk kantarlık *isparçine*,²⁸ cebehane-i amireden 25 *ağaç kürek*, 40 tane *bargir urgamı* ve üç tane lağımçı

²⁵ Sualtı çalışmalarının ve dalış ekipmanlarının gelişimi ile ilgili olarak bkz. *Encyclopedia of Underwater Archaeology, Vol. I, Underwater Archaeology –History and Methodology*, Periplus, London 2003, sf. 4-6; L. E. Babits and H. V. Tilburg, (Ed. By), *Maritime Archaeology, A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*, Plenum Pres, New York and London 1998, s. 343-351.

²⁶ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, (Haz. Zekeriya Kurşun ve ark.), C. I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999, sf. 236. Nitekim bu teknik antik dönemde de Romalı dalgıçlar tarafından kullanılmakta idi, bu konuda bkz. *Encyclopedia of Underwater Archaeology, Vol. I*, s. 3.

²⁷ Basra körfezindeki sünger dalgıçları için bkz. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, C. I, (Ed. Ertuğrul Zekai Ökte), The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, 1988, sf. 159. Ege’deki sünger dalgıçları için bkz. Martin Strohmeier, ‘Namık Kemal und die Schwammtaucher in der Agais’, *Das Osmanische Reich in seinem Archivalien und Chroniken*, Nejat Göyünç zu Ehren, (Herausgegeben von Klaus Kreiser und Christopher K. Neumann), İstanbul 1997, s. 250 (Bu makaleye ulaşmamı sağlayan sayın Prof. Dr. Zeki Arkan’a teşekkür ederim).

²⁸ *İsparçine*: Her biri ayrı ayrı sola kıvrılan üç halat telinin bir araya getirilip sağa bükülmesiyle elde edilen halat, bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s. 145.

*küleki*²⁹ emaneten gönderilmişti.³⁰ Bu malzemelerle dalgıçların dipteki ufak tefek madeni malzemeyi kovalara doldurduklarını, top gibi büyük ve ağır malzemeyi ise yukarıdan çekilerek çıkarılmak üzere iplerle bağladıklarını düşünebiliriz. Yukarıda bahsedilen düşman eline geçmesin diye yakılan gemilerin 7 kulaç* (yaklaşık 14 mt) derinlikteki malzemeleri ise önce su altında iplerle bağlanmış, sonra kıyıda hayvan gücü (manda) ile dışarı çekilmişti. Buradaki halkın da yardımı ile denizden 12 büyük ve küçük top, halka, kanca, bin kantar çoy (?) çıkarıldı.³¹

Kıyıya yakın batıklarda bu yöntem mümkünse de açık ve derin denizlerdeki malzemelerin dipte bağlandıktan sonra yukarıya gemilere çekilmesi gerekmektedir. Bu iş için gemilerdeki insan gücünün kullanılabileceği düşünülebilirse de 16. yüzyıldan kalma bir resim ve üzerindeki açıklamalardan, bu dönemde denize batmış olan gemi veya dipteki malzemelerin çıkarılmasında kullanılan bir geminin mevcut olduğu görülüyor. Tek direkli ve fazla büyük olmayan bu kurtarma gemisinde, geminin kıçında yer alan bir ahşap platform ile iplerle irtibatlandırılmış büyük bir tekerlek bulunmakta olup³² bu muhtemelen denizden çıkarılacak malzemenin yukarıya çekilmesini sağlayan bir çark idi. Evliya Çelebi de dipteki gemilerin çıkarılmasının dalgıçların sualtındaki geminin iki tarafından bağladıkları ip ve halatların su üstündeki iki gemiden dolaplarla çekilerek geminin yüzdürülmesiyle olduğu bilgisini veriyor.³³

Sığ yerlerde karaya oturan gemilerin kurtarılması ise geminin altından geçirilen iplerin her iki ucuna içi su dolu fiçilerin bağlanıp, daha sonra tulumlarla fiçilerin içindeki suların boşaltılarak hafifleyen fiçilerin su yüzüne yükselirken gemiyi de beraberinde yükseltmeleri ile sağlanırdı.³⁴

Kurtarma çalışmaları sonucunda çıkarılanlar ise İstanbul'a gönderiliyorlardı. Bu iş için gereken kayık, gemi gibi araçlar İstanbul'dan donanma gemilerinden gönderiliyor³⁵ veya şahıslara ait gemi, kayık vb.

²⁹ Külek (gülek, güvlek): Tahta kova, bkz. *Yeni Tarama Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1983, s. 150.

³⁰ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 4017 (Şubat 1776).

* Kulaç: 199,5 cm ya da yaklaşık 2metre, bkz. Walter Hinz, 'İslamda Ölçü Sistemleri', Çev. Acar Sevim, Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1990, s. 67.

³¹ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 1686 (Aralık 1807).

³² Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998, s. 52. Kurtarma gemisinin resmi için bkz. *a.g.e.*, s. 92.

³³ Evliya Çelebi bu işi yapanların *esnaf-ı gönbaşlar* olduklarını belirtiyor, bkz., *a.g.e.*, C. I, s. 237.

³⁴ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. III, s. 69.

³⁵ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 4972 (Mart 1806).

kiralanıyordu.³⁶ Ancak nakliye işinde şahıs gemilerinin kullanılmasında bu kişilerin isteksizliği ile karşılaşılıbiliyordu.³⁷

Dalışlar sırasında çalışmalara katılan dalgıçların sayısı hakkında belgelerimizin bazıları bilgi içeriyorsa da³⁸ bunların çalışacakları malzemelerin miktar ve niteliği hakkında bilgilerin detaylı olmaması işgücü ve iş saati hakkında anlamlı sonuçlara ulaşmamıza imkan vermiyor. Ancak Bozcaada yakınında yanarak batan gemiden yapılacak kurtarma çalışmaları için Biga'dan 20 günlük periyotlarla değişmek üzere 20 amele istenmiş olması bu tür çalışmaların kısa sürede sonuçlanmadığını gösteriyor.³⁹ Nitekim Sakız açıklarında batan bir geminin sadece yerinin tespit edilmesi yaklaşık 30 gün sürmüştü.⁴⁰ Çalışmaların uzun sürmesinin nedeni dalgıçların su altındaki kalış sürelerinin kısa olması ile ilgili idi. Bunlar, ancak ciğerlerinin kapasitesine bağlı olarak nefes tutabildikleri birkaç dakikalık sürelerde dipte kalabiliyorlardı.⁴¹

Nitekim merkezden gelen bir emir olmaksızın bölgedeki yöneticiler de suda kalmış malzemelerin çıkarılması için çalışmalar yapıyorlardı. Karadeniz'de, zaman içinde denizdeki batmış veya fırtına nedeniyle demir bırakmış gemilerden kalan top, demir vs. gibi malzemeler varsa bunların yerlerinin tespit edilerek çıkarılması için boğaz nazırının denetimi altındaki halk birkaç kayık ile her yıl nisan ve mayıs aylarında Rumeli fenerinden İğneada'ya kadar kıyı boyunca dolaşmaktaydı. Bu çalışmalar sırasında çıkarılanlar ise satılarak parası çalışanlar arasında paylaştırılmaktaydı. Ancak çıkarılanlar arasında devlete ait olan malzemeler satılamazken, devlet halkın bu şekilde denizde kalmış donanma gemilerinin malzemelerini çıkarmalarını teşvik için masrafları karşılayarak veya bahşiş vererek bu malzemeleri alma yoluna gidiyordu.⁴²

³⁶ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11377 (Aralık 1787); 10198 (Kasım 1799).

³⁷ Karadeniz'de Kalyoz'da kazazede olan Hediyetü'l-mülük adlı miri kalyondan çıkarılan 56 tane top İstanbul'a ulaştırılmak üzere Amasra, Bartın, Gülpazarı ve Hisarönü kazalarındaki gemilere paylaştırılmıştı. Ancak Amasra kazasında bu işle görevlendirilen dört reis taahhütlerini tutmayarak paylarına düşen yedi topu nakletmeyince, bunların sorumluluklarını yapacaklarına dair bölge halkının kadı karşısında kefil olmaları istendi, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 7540 (Haziran 1792); 7880 (Ekim 1792), 12612 (Ekim/Kasım 1792).

³⁸ Anapa ve Soğucak yakınlarında denizden geminin bazı demir aksamı ile top, gülle ve humbaranın çıkarılması için tersaneden 10 *sömbeki* istenmişken, Eğriboz adası yakınında batan iki fırkatenin toplarının çıkarılması için 2 *sömbeki* istendi, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 67 (Haziran 1797). Soğucak yakınlarında kaza yapan Mustafa'nın gemisinden denize batan 14 topun çıkarılması için merkezden iki *sömbeki* gönderildi, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 317 (Nisan 1794).

³⁹ BOA, Cevdet Hariciye Belge No. 4543 (Şubat 1815).

⁴⁰ BOA, Hatt-ı Hümayun, Dosya No. 870, Gömlek No. 38696.

⁴¹ Ege'deki sünger avcıları 60 metrelik bir derinlikte 3 dakika kadar su altında kalabiliyorlardı, bkz. Strohmeier, *gös. yer.*

⁴² Bu şekilde 1819 yılında Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın kaptan-ı deryalığına ait dönemde Karadeniz'de Karaburun civarında batan donanma kalyonlarına ait olduğu

Dalgıçlara Dair

Osmanlıda tersane-i amire personeli arasında yer alan dalgıçlara *gavvas* adı veriliyordu.⁴³ Evliya Çelebi, gavvasların İstanbul'da, Galata ve Kasımpaşa'da loncaları olup bunların genellikle Mağrib, Reşit ve İskenderiyeliler'den oluştuğunu aktarıyor.⁴⁴ Tersane-i amire'deki dalgıçlar sefer zamanı donanma ile birlikte denize açılırken yaşı ilerlemiş olan birkaç dalgıç da her hangi bir ihtiyacın ortaya çıkması ihtimali karşısında tersanede bırakılıyordu.⁴⁵ Gelibolu tersanesinde de ulufeli dalgıçlar bulunmaktaydı.⁴⁶

Ancak devlet bu tür çalışmalar için donanma personeli olmayan dalgıçlardan da faydalanıyordu. Bu dalgıçlar genellikle Ege'deki adaların denize yatkın halkından temin ediliyordu.⁴⁷ Bu adalar içerisinde özellikle Sömbeki adasının dalgıçları kullanılmaktaydı. Sömbeki⁴⁸ adası süngercilikle uğraşıp⁴⁹ ada halkı da denizden sünger çıkarma uğraşları sonucu iyi dalgıçlar olarak ünlenmişlerdi. Belgelerde de sık sık su altına inecek kişiler için sömbeki/sömbeki kelimeleri kullanılmaktadır. Ancak yine örneklerden anlaşıldığı kadarıyla sömbeki kelimesi sadece bu adanın dalgıçlarını işaret etmeyip genel olarak 'dalgıç' anlamına gelmekte ve tersanedeki dalgıçlar için de kullanılmaktaydı.⁵⁰

Tersane-i amirede istihdam edilen dalgıçların görevleri sadece batık çıkarmak ile sınırlı değildi. Bunlar Akdeniz seferi sırasında donanma ile birlikte

tahmin edilen imal tarihi 1781 ve 1793 yılına ait iki top çıkarıldı. Tersanenin damgasını taşıdıkları için satılmayan bu topları çıkarımlar, devletten masraflarının karşılığı olarak 2000 kuruş istedilerse de topların imal tarihlerinin eski olması ve uzun süre su altında durmalarından dolayı kullanılmaya elverişli bir durumda olmadıkları için istedikleri rakam yerine 500 kuruş bahşiş verilerek, toplar alındı, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 46 (Temmuz 1819).

⁴³ Bostan, *a.g.e.*, sf. 76.

⁴⁴ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. I, sf. 236.

⁴⁵ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11927 (Temmuz 1792).

⁴⁶ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. V, sf. 162.

⁴⁷ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 9926 (Haziran 1794).

⁴⁸ Yunanca'da Simi olarak adlandırılan adaya Osmanlı zamanında adada sünger avcılığında kullanılan *sömbek/sümbek* adı verilen kayıklardan dolayı bu ad verildi, bkz. Sevgi Uludağ, 'Ege'ye Yolculuk', *Yenidüzen Gazetesi*, 7 Temmuz 2004. *Şebek* olarak da adlandırılan *sümbeki* 14-18 metre uzunlukta, hem kürek hem de yelkenle hareket eden bir gemi idi, bkz. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s. 75; Henry & Renee Kahane -Andreas Tietze, *The Lingua Franca in The Levant*, abc Kitabevi, İstanbul 1988, s. 385.

⁴⁹ Kanuni Sultan Süleyman vakfına bağlı olan ada halkı vergilerini denizden sünger çıkararak ödemekteydi, Cevdet Küçük (Ed.), *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihiçesi*, Stratejik Araştırma ve Etüdler Milli Komitesi, Ankara 2001, s. 296, 306. Yine aynı vakfa bağlı olan İlyaki adası halkı da devlete vergilerini sünger çıkararak ödüyordu, *a.g.e.*, s. 275.

⁵⁰ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 67 (Temmuz 1797); 11927 (Temmuz 1792); Cevdet Dahiliye Belge No. 472 (Temmuz/Ağustos 1805).

yola çıkıyorlar, tersanede tamire ihtiyaç duyan gemilerin hizmetinde görev alıyorlar,⁵¹ çeşitli tersanelerde inşa edilen gemilerin denize indirilmesi sırasında görevlendirilerek buralara gönderiliyorlar,⁵² yolculukları sırasında kaza yapan gemilerdeki personel veya yolcuların kurtarılmasında görev alıyorlardı.⁵³

Dalgıç, tersane personeli arasında ise ulufe alıyordu.⁵⁴ Bunun dışında da dipten çıkardıkları gemi lengerleri* devlete aitse donanmaya teslim ediliyor, sahibi çıkarsa yarı fiyatına buna iade ediliyor, sahibi bulunamazsa satmak üzere kendilerine kalıyordu.⁵⁵ Dalgıçların çalışmaları süresince yiyecekleri ise bölgenin kaynaklarından karşılanıyordu.⁵⁶

Tersane personeli olmayan dalgıçların ücreti, çıkarılan malzemenin belirli bir hissesinin verilmesi şeklinde ödenmekteydi. Karadeniz'deki çeşitli yerlerde ve Tuna'da batan gemilerden top, hamire, yuvarlak ve lenger çıkaran Rusyalı Kablon (?) adlı dalgıcın 1803 ekiminde Osmanlı ile yapmış olduğu anlaşmaya göre çıkardığı malzeme kaç kantar geliyorsa bunun yarısı kendisine verilecek yarısı da devletin olacaktı.⁵⁷ Bu anlaşmanın ardından İsmail kalesi yakınlarında 9 top ve diğer aletleri çıkaran bu dalgıca top ve safralığın yarı hissesinin karşılığı olarak hazine-i amireden verilecek 17 bin 650 kuruş için bir senet ve bahşiş olarak da bir miktar hamire, yuvarlak*, lenger ve hurda demir verildi.⁵⁸

1830 yılında da Akdeniz'de Nağra limanı ve Bozcaada yakınlarında eskiden batmış olan gemilerin malzemelerini çıkarmak üzere Sömbeki ve Kastel'den dalgıçlarla anlaşılmıştı. Anlaşmaya göre Nağra limanında çıkarılanlardan 5/2 hisse, Bozcaada'da çıkarılanlardan da 3/1 hisse dalgıçlara verilecekti. Yaz

⁵¹ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11927 (Temmuz 1792).

⁵² Midilli'de inşa edilen iki donanma kalyonunun denize indirilmesi hizmeti için 2 reis, 2 badbani, 2 vardiyacı, 150 evlad-ı garb, 20 dalgıç ve 20 miri esir isteniyor, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 7313 (Mart 1736).

⁵³ İstanbul'a gelirken Kumkapı yakınlarında rüzgar nedeniyle yaralanan bir Mısır ticaret gemisindekileri kurtarmakla görevlendirilen dalgıçlar, bir ucu kıyıdaki bir duvara bağlanmış ipin bir ucuna da varil bağlayarak denize attılar ve şamandıra vazifesi gören bu varil yardımı ile gemidekileri karaya çıkardılar, bkz. Ahmed Vasıf, *Tarih-i Vasıf Efendi*, C. I, Bulak Matbaası, Kahire 1246, s. 47.

⁵⁴ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 7313 (Mart 1736).

* Lenger: Gemiye yerinde mihlamak için denize atılan zincir ve bu zincirin ucundaki çapa, bkz. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara 1996, s. 548.

⁵⁵ Bostan, *a.g.e.*, s. 77.

⁵⁶ 1794 nisanında Samsun'a gönderilen iki sömbekiye görevleri boyunca günde bir çift nan ve 100er dirhem göşt Canik muhassıllığından verilecekti, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 317 (Nisan 1794).

⁵⁷ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 10234 (Mart 1806).

* Yuvarlak: Topların attığı taştan veya demirden mermi, bkz. Midhat Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Lügati*, Enderun Kitabevi, İstanbul 1986, s. 371.

⁵⁸ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 3621 (Ekim 1803).

mevsimi boyunca yapılan çalışmalar kışın gelmesi ile mart ayında tekrar başlamak üzere sonlandırılmışken bu süre içinde 11 tunç, 1 demir top ve bir miktar bakır, demir ve kurşun çıkarılmıştı.⁵⁹

Bu şekilde özel dalgıçlarla çalışıldığında bunlara çıkardıkları karşılığında kaç hissenin verileceği devlet ile dalgıçlar arasında yapılan pazarlık sonucunda belirlenmekteyse de dalgıçların teklifi devlet tarafından hesaplı bulunmazsa İstanbul'dan tersaneden dalgıç ve malzeme gönderilmesi seçeneği her zaman mevcuttu.⁶⁰

Kurtarma Çalışmalarını Etkileyen Faktörler

Kurtarma çalışmalarının organize edilmesi ve gerçekleştirilmesinde özellikle olayın meydana geldiği yer ve çalışmaların gerçekleştirildiği tarih etkili olmaktadır. Kazanın meydana geldiği yer birkaç açıdan kurtarma çalışmaları üzerinde etkili idi. İlk olarak diptekilerin çıkarılmasında derinlik faktörü önem kazanıyordu. Dalgıçların su altında solumalarına imkan veren modern dalış cihazlarının kullanılmadığı bu dönemlerde dalış derinliği insan vücudunun olanakları çerçevesinde belirleniyordu. Bundan dolayı dipteki malzemelerin çıkarılabilmesi ancak dalgıçların çalışabileceği derinlikler dahilinde mümkündü. Bazı seyahatnamelerdeki anlatımlarda dalgıçların 70-80 kulaç (140-160 mt) gibi derinliklere daldıklarına dair yer alan ifadeler⁶¹ belgelerimizde karşımıza çıkan ölçülere göre çok abartılı kalıyor. Bununla ilgili olarak belgelerimizde geçen derinlik ölçüleri 7-32 kulaç (14-64 mt) arasındadır. Ancak bu büyük farkın denizden top benzeri ağır malzeme çıkarmak için yapılacak bir çalışmanın dalgıçlara harcatacağı enerjinin daha fazla olması nedeniyle daha az derinlikte, daha kısa sürelerle çalışmalarından kaynaklandığı düşünülebilir.

Çıkarılması gereken malzeme her zaman çok derinde olmayıp kıyıda seçilebilecek mesafelerde de olabiliyordu. 1776 yılında Karadeniz kıyısındaki çeşitli noktalardan çıkarılması istenen topların bazıları deniz kenarından görülebilecek derinlikte idi.⁶² Geminin battığı bölgenin dip yapısına bağlı olarak batık ve parçaları farklı derinliklerde bulunabilmekteydi. 1831/1832'de Sakız yakınlarında batan geminin dipteki durumu incelendiğinde bir tarafının 21, bir tarafının 27 ve asıl güverte bölümünün ise 32 kulaç derinlikte yattığı anlaşılmıştı.⁶³

⁵⁹ Çıkarılan malzemeden dalgıçların hissesine düşen para 16 bin 26 kuruş 34 pare idi, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 8572 (Ekim 1830). 1806 yılında da Hayfa yakınında Nara burnunda batan 8 geminin mühimmatını çıkarmak üzere Aleksi adlı bir zımmi ile anlaşılmıştı. Çalışmalar sırasındaki masrafları üstlenecek olan bu dalgıç ve yardımcılara çıkarılan mühimmatın yarısı veya çıkarılanların fiyatının 1/3 ünün verilmesi şeklinde anlaşılmış ve denizden 115 kantar ahen-i ham, kurşun ve nuhas çıkarılmıştı, BOA, Cevdet Hariciye Belge No. 4543.

⁶⁰ BOA, Hatt-ı Hümayun, Dosya No. 870, Gömlek No. 38696.

⁶¹ *Evlîya Çelebi Seyahatnamesi*, C. I, s. 236; *Osmanlıda Bir Köle, Brettenli Michael Heberer'in Anıları 1585-1588*, Çev. Türkiş Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 215.

⁶² BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 4017 (Şubat 1776).

⁶³ BOA, Hatt-ı Hümayun, Dosya No. 870, Gömlek No. 38696.

Dalış yerinin derinliğine ek olarak dip yapısı da malzemenin kurtarılması çalışmalarında dikkate alınması gereken bir diğer faktördü. Kayalık veya taşlık bir zemindeki batık malzemenin takibi, yerlerinin tespiti daha kolay iken, kumluk bir zemin yapısında malzemenin kısa sürede kum içinde batarak gözden kaybolması mümkündü. Bu nedenle bu tür alanlarda kurtarma çalışmalarının bir an önce gerçekleştirilmesine gayret ediliyordu.⁶⁴ Mora'da Gaston sahilinde batan bir şalopenin malzemelerinden bir kısmı çıkarıldığı halde bir kısmı kuma gömülmüş, üstelik şalope de üzerlerini örtmüş olduğu için çıkarılamamıştı.⁶⁵

Kurtarma çalışmalarında zaman faktörü iki açıdan önem taşıyordu. Birincisi dalışların gerçekleştirilebilmesi açısından içinde bulunulan mevsim ve hava şartları uygun olmalı idi. Kış döneminde dalmak güç olduğu için kurtarma dalışlarının kış gelmeden tamamlanması gerekiyor veya çalışmalar hava koşullarının iyi olduğu tarihlere erteleniyordu.⁶⁶

İkinci olarak geminin batmasının ardından kurtarma çalışmalarının yapıldığı tarih arasında geçen süre de önem taşımaktaydı. Bu özellikle batan malların cinsi, su altında ne kadar bozulmadan kalabilecekleri ile ilgiliydi. Batan ticaret gemilerindeki gıda maddeleri içlerine konuldukları küp, testi gibi koruyucu kapların varlığına rağmen tuzlu deniz suyunun sızması ile bozulma riski altında olduklarından⁶⁷ kurtarma çalışmalarının bir an önce başlatılması önemli idi. Donanma gemilerinden çıkarılması istenenlerin çoğunlukla madeni malzeme olup su altında bozulma sürelerinin uzun olması ise kurtarma çalışmalarının olaydan daha sonraki tarihlerde yapılmasına olanak veriyordu. Nitekim 1806 yılında batan geminin top ve yuvarlaklarının çıkarılması için dalış ancak 1817 yılında mümkün olmuştu.⁶⁸

Kurtarma çalışmalarının olaydan uzun süre sonra yapılmasının içerdiği bir tehlike de batıktaki malzemenin görevlilerden önce halk tarafından çıkarılması idi. 1797 Temmuz'unda, Eğriboz'un Kızılhisar kazası yakınında Karaduvar adlı mevkide ve Andre adası yakınında 8 yıl önce batan iki fırkatenin denizde kalan tunç toplarının çıkarılması çalışmaları için gönderilen iki sönbeki yaptıkları dalışlarda dipte gemilerin enkazını bulmakla birlikte hiç top bulamamışlardı. Bunun üzerine yapılan araştırmada Aksalı Yorgo reis ve arkadaşlarının 14 kayık ile gelerek Kızılhisar'da batan geminin 54 topunu çıkararak bir kısmını Mısır'da bir kısmını da Foça'da Fransızlar'a sattıkları, Andre adası yakınında batan geminin toplarının da adanın kocabaşları tarafından çıkartılarak satıldıkları tespit edildi.⁶⁹ Bu örnekte suçluların bulunarak devlete ait olan bu malların

⁶⁴ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 317 (Nisan 1794).

⁶⁵ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 10198 (Kasım 1799).

⁶⁶ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 2703 (Mayıs 1824); 5202 (Ekim 1787); 11348 (Eylül 1787); 11535 (Haziran 1772).

⁶⁷ 12 Numaralı Mühime Defteri, Kayıt No. 826.

⁶⁸ BOA, Cevdet Hariciye Belge No. 4543 (Şubat 1815).

⁶⁹ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 67 (Haziran 1797); 3877 (Haziran 1797).

parasının alınması yoluna gidilmişken dipten çıkarılan malzemenin çıkarılma elinde olduğu durumlarda devlet bunu geri alıyordu.⁷⁰

Kurtarılan Mallar

Batmış olan donanmaya ait savaş gemilerinden çıkarılanlar öncelikle gemilerdeki madeni malzemeler idi.⁷¹ Bunun nedeni bu malzemelerin denizde bozulmadan kalabilmeleri sonucu yeniden kullanılabilme fırsatını vermesi idi. Bunlar arasında da özellikle top ve gemi çapalarının çıkarıldığı görülüyor. Kıyıya vuran ve dipten çıkarılan mal ve malzemeler şahsa ait gemilerden olup sahipleri belli ise (top v.b. savaş aleti dahi olsa) bunlara iade edilirken⁷² donanma gemilerine ait olanlar İstanbul'a tersane-i amireye gönderiliyordu.⁷³

Denizdeki donanma gemilerinden çıkarılan top ve lengerler, İstanbul'a gönderilmek yerine inşası sürmekte olan yeni gemilere de verilebiliyordu.⁷⁴ Toplar ayrıca çıkarıldıkları bölgenin kalesine de bırakılabiliyordu.⁷⁵ Ancak bu durumda denizden çıkarılan topların çap, menzil vs. açısından kalede kullanılmaya uygun olmaları gerekiyordu.⁷⁶ Andre adası yakınlarında batan bir fırkateynden çıkarılan tüfekler de dipte kaldıkları süre içinde kundak ve çakmakları bozulduğu için tamir edilmeden kullanılamayacaklarından cebehane-i amireye gönderildiler.⁷⁷

Belgelerimizde ender olmakla birlikte kurtarılan mallar arasında gemilerin de olduğunu görüyoruz.⁷⁸ Bu şekilde çıkarılan gemilerin tekrar kullanımı mümkün olabiliyordu. Ancak gemilerde su altında kalma sürelerine bağlı olarak oluşan hasarın tamiri gerekiyordu.⁷⁹ Yapılacak tamirin ardından yeniden

⁷⁰ Korfa'ya görevli donanma gemilerinden Çuka Adası yakınlarında kazazede olan şalopenin bir demir topu Barudina halkından Belukbaşaku oğlu adlı kişi tarafından denizden çıkarılınca, top bundan alınarak Benefşe kalesine gönderildi, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 6752 (Mart 1801).

⁷¹ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 5384 (Mayıs 1807).

⁷² BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 518 (Nisan 1768); Cevdet Hariciye 9175 (Ekim/Kasım 1693); *6 Numaralı Mübime Defteri*, Kayıt No. 1149.

⁷³ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 857 (Haziran 1763).

⁷⁴ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 2703 (Mayıs 1824); 9425 (Haziran 1804); 10811 (Şubat 1770). Rodos mutasarrıfı da İstanköy adası yakınlarında batan bir donanma kalyonundan çıkarılan dört lengerin Rodos'ta inşa edilen kalyonlara verilmesi isteğiyle İstanbul'a başvurmuştu, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 4906 (Yıl 1771/1772).

⁷⁵ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11369 (Ocak 1808).

⁷⁶ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 3830 (Haziran 1810); Cevdet Askeriye Belge No. 12746 (Haziran 1810).

⁷⁷ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 8461 (Eylül 1788).

⁷⁸ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 11343 (Ağustos 1792).

⁷⁹ Silistre yakınlarında Tuna'da batan sefine, şalope ve sandal sefinelerinin 10 gün nehirde kaldıktan sonra çıkarılmaları söz konusu olduğunda bunların kullanılmak üzere zift, katran, üstübü, kalafat, gomana ve benzeri malzemeler ile yapılacak olan tamirleri için 1500 kuruşluk bir tamir bütçesi çıkarılmıştı, BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 10050

kullanılabilecek durumda olan gemiler tekrar donanmaya dahil ediliyor, bunların tamir ve donanım masrafları da devlet tarafından karşılanıyordu.⁸⁰

Ancak çıkarılan gemilerin su altında kalmaktan dolayı çok zarar görmüş durumda olmaları halinde tekrardan donanmaya almak yerine satılmaları tercih ediliyordu. 1792 yılında Sinop'ta batık durumdaki üç şalopeden denizden çıkarılan ikisi, uzun süre denizde kalmış olmaktan dolayı durumlarının kötü olması ve donanımlarının da olmaması nedeniyle halen batık olanla birlikte 1000 kuruşa Kastamonu mütesellimine satılmıştı.⁸¹ Aynı yıl Sinop limanında kaza yapıp hala suda olan bir kırlangıcın çıkarılmasına aynı zamanda bu gemiyi satın almak isteyen kapan tüccarlarından Hattabzade Seyyid Mustafa talip oldu. Burada liman reisi tarafından yapılan inceleme sonucunda bu geminin donanımı olmaksızın suda durduğu ve bu şekilde kalırsa bozulacağı şeklinde raporu üzerine geminin bu kişi tarafından satın almak üzere denizden çıkarmasına karar verildi.⁸²

Sonuç olarak Osmanlı yönetimi, devlete ait batık durumdaki gemi ve malzemelerinin kurtarılması amacıyla devlet görevlilerinden olayın meydana geldiği bölgenin halkına kadar geniş bir kitlenin görev aldığı sistemli bir çalışma sürecini gerçekleştirmekteydi. Batan gemilerin mal ve malzemelerinin yağmalanması ihtimali kurtarma çalışmasının bir an önce başlatılması zorunluluğunu doğuruyorsa da bu her zaman mümkün olmuyordu. Bu çalışmaların esas kritik bölümü olan su altı çalışmasını gerçekleştiren dalgıçlar ise tersanenin personeli veya özellikle Ege'nin denize alışkın halkı arasından seçiliyordu. Bunların deniz dibindeki çalışmaları ise basit birkaç aletin yardımı dışında insan vücudunun olanakları doğrultusunda belirleniyordu.

Osmanlı sularında modern dalış cihazlarının kullanılmaya başlanması ise 19. yüzyılın ortalarına doğru oldu.⁸³ Nitekim su altı çalışmasını kolaylaştıran bu gelişmenin ardından Osmanlı Devleti batıkların çıkarılmasında bu ekipmana sahip olan yabancılardan faydalandı. 1830'larda Navrin ve Sakız'daki savaşlarda batan gemilerin batıklarında çalışan M. Lovee ve dalış ekibi 1850'lerde de İstanbul limanındaki birkaç batıkta çalıştılar.⁸⁴

(Ocak 1791).

⁸⁰ BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 9622 (Haziran 1794).

⁸¹ Ancak belirlenen 1000 kuruş kendisinden alınmayarak, yaptırmakta olduğu iki donanma kalyonunun inşasında kullanması için kendisine gelir olarak bırakıldı, bkz. BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 2793 (tarihsiz); 11343 (Ağustos 1792).

⁸² BOA, Cevdet Bahriye Belge No. 239 (Mayıs 1792).

⁸³ Yüzeyden hava pompalanarak kullanılan modern dalış giysisinin Osmanlı'ya girişi özellikle sünger avcılığı açısından sancılı oldu. Pahalı olduğu için bu giysiyi edinemeyip eski usul çıplak dalışlarına devam eden sünger dalgıçlarının karşısında, dalış elbisesi alabilmiş olanlar daha çok sünger çıkarıp, daha çok kazanıyorlardı. Bu gerilim Sömbeki adasındaki sünger dalgıçlarının Mayıs 1884'te adadaki dalış cihazı satan bir dükkana saldırmaları ile sonuçlanmıştı, bkz. Strohmeier, *a.g.m.*, s. 258.

⁸⁴ M. Lovee'nin beraberindeki dalış takımının dalgıçların sualtında solunumlarını

Kaynakça

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Bahriye Belge No. 46, 67, 239, 317, 518, 828, 857, 1686, 2703, 2793, 2852, 2880, 2921, 3077, 3217, 3621, 3830, 3877, 4017 , 4136, 4906, 4972, 5202, 5384, 5978, 6752, 7313 , 7540, 7880 , 8461, 8572, 9425, 9622, 9926 , 9964, 10050, 10198, 10234, 10492 , 10811, 11343, 11348 , 11352, 11369, 11377, 11535, 11927 , 12315, 12612 .
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Dahiliye Belge No. 472, 4476, 16429 .
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Hariciye 4543, 9175.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Askeriye Belge No. 12746.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hatt-ı Hümayun, Dosya No. 870, Gömlek No. 38696.
- 3 Numaralı Mühimme Defteri, (Yay. Haz. N. Aykut, C. Küçük, İ. Bostan ve ark.), T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1993.
- 6 Numaralı Mühimme Defteri, (Yay. Haz. H. Osman Yıldırım ve ark.), T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1995.
- 12 Numaralı Mühimme Defteri, (Yay. Haz. H. Osman Yıldırım ve ark.), T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1996.
- Ahmed Vasıf, *Tarib-i Vasıf Efendi*, C. I, Bulak Matbaası, Kahire 1246.
- Babits, L. E. - Tilburg, H. V. (Ed. By) , *Maritime Archaeology, A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*, Plenum Pres, New York and London 1998.
- Bass, George F., *Su Altında Arkeoloji, Bir Arkeoloğun Türkiye Maceraları*, Çev. Zeynep Hasırcıoğlu, Homer Kitabevi, İstanbul 2003.
- Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992.
- Develioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitabevi, Ankara 1996.
- Dümen, Erdoğan, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081-1922*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1993.
- Encyclopedia of Underwater Archaeology, Vol. I, Underwater Archaeology –History and Methodology*, Periplus, London 2003.
- Enliya Çelebi Seyahatnamesi*, (Haz. Zekeriya Kurşun ve ark.), C. I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999.
- Hinz, Walter, 'İslamda Ölçü Sistemleri', Çev. Acar Sevim, Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1990.
- Kahane, Henry & Renee – Tietze, Andreas, *The Lingua Franca in The Levant*, abc Kitabevi, İstanbul 1988.
- Küçük, Cevdet (Ed.), *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, Stratejik Araştırma ve Etüdler Milli Komitesi, Ankara 2001.
- Mert, Özcan, 'Osmanlı Döneminde Çeşme Batıkları', *Uluslar arası Çeşme Tarih ve Kültür Sempozyumu*, <http://www.cesme-bld.gov.tr>, sf. 77-85.
- Müller-Wiener, Wolfgang, *Byzans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998.

sağlayan özel ekipmanları vardı. Buhar makinesi ve kompresöre sahip gemiden lastik giysi ve dalış başlıkları ile dalan dalgıçlara özel plastik borularla dalgıçların indiği derinliğe göre değişen basınçta hava veriliyordu. Bunların İstanbul limanındaki iki yıl gibi bir sürede tamamlanan çalışmaları halk tarafından da ilgiyle izlenmişti, bkz. Müller-Wiener, *a.g.e.*, s. 112.

- Osmanlıda Bir Köle, Brettenli Michael Heberer'in Anıları 1585-1588*, Çev. Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.
- Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, C. I, (Ed. Ertuğrul Zekai Ökte), The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, 1988.
- Pryor, John H., *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, Çev. Füsun-Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004.
- Sawai, Kazuaki, 'Amasra'da 1586 Tarihli Deniz Kazası', *Toplumsal Tarih*, Sayı 139, Temmuz 2005, sf. 46-50.
- Sertoğlu, Midhat, *Osmanlı Tarih Lügati*, Enderun Kitabevi, İstanbul 1986.
- Strohmeier, Martin, 'Namık Kemal und die Schwammtaucher in der Agais', *Das Osmanische Reich in seinem Archivalien und Chroniken*, Nejat Göyünç zu Ehren, (Herausgegeben von Klaus Kreiser und Christopher K. Neumann), İstanbul 1997, sf. 241-259.
- Uludağ, Sevgi, 'Ege'ye Yolculuk', *Yenidüzen Gazetesi*, 7 Temmuz 2004.
- Yeni Tarama Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1983.