

RODOS ADASI'NDA MURÂBITZÂDELERLE KALYONUN YÜKSELİŞİ (1759- 1816)

Dr. Öğr. Üyesi Arzu BAYKARA TAŐKAYA¹

ÖZET

Osmanlı donanmasında XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kullanılmaya başlanan kalyonlar, boyutları itibarıyla yelkenli gemi türlerinin en büyüklerindendi. Bu gemiler bölgenin idarecileri tarafından İstanbul'a yollandığını ve donanma için inşa edildiğini biliyoruz. İstanbul için inşa edilen gemiler, belli sürede bitirilip gönderilmek zorundaydı. Bunun için belgelerde biran evvel gemi yapımının tamamlanması istenmiştir. Gemi inşasında görev yapan en önemli şahıs şüphesiz ki Mutasarrıf Murâbitzâde Hasan Kaptan 'dır. Birkaç görevi de beraberinde yapan bu şahsa, devlet oldukça itimat etmiş ve şahsın devlet için kalyon ve fırkateyn inşasında oldukça yararlılıkları görülmüştür. Farklı dönemlerde birçok geminin yapılmasından bizzat sorumlu bu kişiler ordunun ihtiyacı olan gemileri inşa ettirmiştir. Arşiv belgelerinden yararlanarak yazdığımız makalemizde gemi teknolojisindeki değişimin gemi imaline nasıl yansıdığını; İstanbul'dan alınan yardımların da etkisiyle büyük ölçekli bir ada olan Rodos Adası üzerinde yapılabilecek maksimum kapasitede gemi inşasının ne koşullarda gerçekleştiğini, adada yaratılan bu iş kapasitesiyle halkın ekmek kapısı olarak önemli bir ekonomik güce nasıl sahip olduğunu vermeye çalıştık. Makalede, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki belgelerin izinde 1759- 1816 yılları arasında Rodos Adası'ndaki Murâbitzâde Ailesinin kalyon inşasına değineceğiz. Rodos'ta bu dönemde kalyon yapımından sorumlu en önemli güç Murâbitzâdelerdir. Osmanlı arşiv belgelerinde, bu aileden önce İstanköylü Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptanın üç miri kalyonu; daha sonra Murâbitzâde Hasan Kaptanın ise Kaplan-ı Bahri Kalyonu'ndan bizzat sorumlu olarak inşayı bitirdiğini ve Çeşme'de donanmanın yakılmasıyla Çeşme Kalesi'nin önünde bulunan gemi batıklarını çıkartarak İstanbul' yolladığını görüyoruz. Makalemizde aileye ait olan kalyonların inşa faaliyetleri anlatılmış, bununla birlikte batık gemilerin enkazının taşınması faaliyetlerine de değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Rodos Adası,Kalyon, Gemi inşası, Murâbitzâde Hacı Hüseyin ve Hasan Kaptan, Gemi Batığı.

¹ Dumlupınar Ün. Sosyal Bil. MYO, ORCID: 0000-0002-1712-4881, a.baykara20@gmail.com
Araştırma Makalesi/Research Article, Geliş Tarihi/Received: 08/10/2021–Kabul Tarihi/Accepted: 28/10/2021

WITH THE MURÂBITZÂDE FAMILY THE RISE OF THE GALLEON ON RHODES ISLAND (1759- 1816)

ABSTRACT

Galleons, which began to be used in the Ottoman navy from the second half of the seventeenth century, were one of the largest types of sailing ships in terms of their size. We know that these ships were generally built by the administrators of the region, which were necessary for the navy for Istanbul. The ships built for Istanbul had to be finished and sent in a certain period of time. For this reason, it was requested in the documents to complete the shipbuilding as soon as possible. Undoubtedly, the most important person involved in shipbuilding was the Governor Murâbitzâde Hasan Captain. The state trusted this person, who also carried out several duties with him, and he was very useful in the construction of galleons and frigates for the state. These people, who were personally responsible for the construction of many ships in different periods, had the ships built for the army. In our article, which we wrote using archival documents, how the change in ship technology was reflected in shipbuilding; with the help of the aid received from Istanbul, we tried to trace the archival documents, under which conditions the shipbuilding took place at the maximum capacity that could be done on the island of Rhodes, which was a large-scale island, and how the people had a significant economic power as a breadwinner with this business capacity created on the island. In this article, we will talk about the galleon construction of the Murâbitzâdes Family on Rhodes Island between 1759 and 1816, following the documents in the Prime Ministry Ottoman Archives under the General Directorate of State Archives. Murâbitzâdes were the most important power responsible for galleon construction in Rhodes during this period. In Ottoman archival documents, before this family, Murâbitzâde Hacı Hüseyin Captain from Kos built three miri galleons and later Murâbitzâde Hasan Captain built the Kaplan-ı Bahri Galleon and after the navy was burned in Çeşme, he removed the shipwrecks in front of Çeşme Castle and sent them to Istanbul. We see in our article, the construction activities of the galleons belonging to the family are explained, and the activities of transporting the wrecks of the sunken ships are also mentioned.

Keywords: Rhodes Island, Galleon , Shipbuilding, Governor Murâbitzâde Hacı Hüseyin and Murâbitzâde Hasan Captain, The shipwrecks.

GİRİŞ

Rodos Adası, Akdeniz'deki en büyük adalardan biridir. Osmanlı Devleti'nde sürgün veya kalebentlik yeri olarak adı hafızalara yer etmiştir(İşbilir ,2016:5-7). Cezayir-i Bahri Sefid Vilâyeti'nin ilk olarak Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) zamanında 1553 yılında Anadolu Beylerbeyliği'nden Kocaeli, Sığla, Biga; Rumeli Beylerbeyliği'nden Eğriboz,İnebahtı ,Mezistre,Karlıeli, ve Midilli Sancakları eklenerek kurulduğunu biliyoruz. Bu vilâyetin sınırları zaman içinde değişiklik göstermiştir(Ünal, 2002: 251-261 ve Ünen, 2013)Cezayir-i Bahri Sefid Vilâyeti 'nin merkezi olarak Gelibolu, XIX. yüzyıla kadar merkez olma özelliğini korudu. Rodos Adası bir ara sancak haline getirilirken ;Tanzimat'tan sonra ise sürekli yeni düzenlemelere sahne oldu. Bu sırada Biga merkez olmak üzere Rodos, Midilli, Sakız ve İstanköy adaları eyalete dahil bulunuyordu. Ayrıca bir ara Kıbrıs Adası da eyalete bağlandı, Biga Sancağı ise Hüdâvendigâr'a nakledildi.

Eyalet, 1876'da Sakız ve Rodos en önemli merkez olmak üzere Bozcaada, Limni, Midilli, İmroz, İstanköy ve Meis'ten meydana geliyordu(Şakiroğlu ,1993 ,c.7 : 500-501).1854'te Fransız bilim adamı Guerin, Rodos Adası'nda 5500'ü şehirde, 500'ü köylerde yaşayan Türkler'den söz eder (Kiel ,2008,c.35:155-158).Şehrin varoşlarında 5000, köylerinde 15.000 Ortodoks hıristiyan mevcuttu. Yahudiler ise 1000 kişi olarak tesbit edilmişti. XIX. yüzyıl içerisinde bütün ada tekrar hızlı bir gelişme gösterdi. 1891'de Vital Cuinet, son Osmanlı istatistiklerini kendisine temel alarak adada toplam 6825 Türk, 20.250 Rum, 1513 Yahudi ve 566 Romalı Katolik olduğunu, yeni gelen bazı Ermeniler'le birlikte nüfusun tamamınının 29.148'e ulaştığını belirtir (Cuinet, 1892:352-370).

Kāmûsü'l-A'lâm'da son dönem Osmanlı Rodos'u bir şehri ve kırk beş köyü bulunan, içerisinde kırk dört cami (yirmi ikisi şehirde), dört derviş tekkesi, üç medrese, üç hamam, doksan üç kilise ve iki sinagogu olan, bunların yanında her dinî cemaatin ilk ve ortaokulunun bulunduğu bir yer olarak tanımlanır (Şemsettin Sami, 1306,c.3:2272-2273).1890'dan sonra rakam ikiye katlanmıştır. Bütün dinî gruplar büyüme gösterdi, bunların çoğunluğunu 49.500 ile Rumlar teşkil ediyordu. Bu dönemde 8272 Türk, 4881 Yahudi, 5780 Romalı Katolik (büyük oranda İtalyan sakinler) ve birkaç Ermeni bulunuyordu.

XIX. yüzyıl Rodos Adası devletin gemi inşa ettiği en önemli taşra tezgâhlarından biridir. Bölge daha evvel birçok araştırmacının da inceleme alanı olmuştur(Karahan,2019;Baykara Taşkaya, 2020).Yazımızda adada önemli bir güç olan Murâbitzâde ailesinin iki önemli idarecisinin kalyon inşasında devlete sağladığı faydalar açıklanmıştır. Murâbitzâde Hacı Hüseyin ve Hasan Kaptan idarecilik yaptıkları dönemde maddi anlamda oldukça zenginleşmiş ve ikisinin vefatıyla terekelerine devlet tarafından el koyulmuştur. Devlete olan borçlarının tahsil edilmesiyle de terekeleri şahısların ailelerine geri verilmiştir. Bahriye teşkilatıyla ilgili araştırmalarda; kurumun nitelik ve işleyişinin ortaya konulması bakımından merkez ve taşradaki teşkilat yapılanmasının incelenmesi büyük önem taşır. Çünkü taşrada faaliyet gösteren tersanelerin niteliklerinin ve işleyişlerini belirleyen en temel şey, işgücü ve malzeme ihtiyaçlarının temin edilmesidir. Çalışmamızda kadırgadan kalyona geçiş sağlanırken gelenekten kopuş incelenmiş; bir yönü ile yenilikçi tohumların ekildiği XVIII. yüzyıl sürecinde özellikle taşra tezgâhlarında değişmeye başlayan bu bağımlılık ilişkisi incelenmiştir. Makalede, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan belgelerin izinde 1759- 1817 yılları arasında Rodos Adası'ndaki kalyon inşası açıklanmıştır. Adada farklı modelleriyle devletin donanmanın ihtiyacını karşılayan kalyonlar inşa edilmiş, inşa faaliyetleri açıklanırken, adanın etraf sancaklar ve İstanbul ile olan yakın ilişkisi; adanın ulaşım imkânları, gemi inşasında çalışan esnaf örgütlenmesi açıklanmaya çalışılmıştır.

1. OSMANLI DEVLETİ'NDE GEMİ İNŞASI

XVI. asırda devletin genişlemesine paralel olarak esaslı bir teşkilâta kavuşan Osmanlı donanmasının merkez üssü Tersâne-i Âmire (Haliç Tersânesi)dir. Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlardan beri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarında münasip liman ve sahillerde bazı adalarda gemi yapım tezgâhı bulundurduğu ve gemi inşa ettiği bilinir. XV-XVII. yüzyıllarda göze çarpan yelkenliler arasında Ateş gemisi, Ağrıpar, Barça, Kalyon (Bostan, 2004:65-86 ve Dereli, 2010) ,fırkateyn kullanılışı yaygın olan gemilerdir. Bunlar arasında kalyon ve fırkateyn, Rodos'ta 'de en çok inşası yapılan gemi tipi arasında bulunur(Uzunçarşılı, 1988:467).



Rodos Adası Fiziki Haritası (Duran, 1996:27)

1571 yılındaki İnebahtı Savaşı'ndan sonra girişilen reform hareketlerine rağmen Osmanlı'nın geleneksel dünyasında bu konuda çok fazla bir gelişme kaydedilemedi (Gencer, 2001, 59). 1770'de Çeşme faciasından sonra tersane tesisi için kolların sıvandığını görürüz (Bostan, 2009, c.2: 16). III. Selim'in(1789-1808) Osmanlı bahriyesinde yeniden düzenlemesi için de yapılan önemli bir girişim de, İstanbul dışında gemi inşasına uygun olduğu halde pek fazla önem verilmeyen taşra tersaneleri ve gemi inşa tezgâhlarını yeniden ele almasıdır (Özkaya, 1985:54; Bostan, 1999:619). Memlekette ıslahatın gerekliliğini anlamış olan III. Selim, memleketin idare edilmesi için devletin ileri gelen ricalinden fikir almıştır.

İleri gelen rical 1791 (H 1206) senesinde padişaha verdikleri raporda memleketin tersanelerinin bahsedildiği sırada Tersane-i Amire yani İstanbul Tersanesi, Sinop, İstanköy, Rodos ve etraftaki uygun mahallerde inşa edilmiş olan harp gemileriyle dolu iken bunlardan top, gülle ve mühimmat gibi teçhizattan mahrum oldukları bildirilmiş, gerekenin yapılması istenmiştir. 1795 yılında III. Selim Dönemi'nde Haliç Tersanesi'nde Fransız gemi mühendisi Le Bon tarafından büyük bir kalyon yapıldı. Ayrıca Mesudiye kalyonu yapıldı ve denize indirildi. Fransız gemi mühendislerinden Bron ve Benois İsveçli mühendislerden Klintberg ile iki Türk mimarının katılımıyla oluşan bir grup, sultanın izniyle 15 tersaneyi kapsayacak olan bir ıslahat hareketine giriştiler. Tersane-i Amire'de büyük bir havuz yapılması ve burada çağın koşullarına uygun gemilerin yapılması düşüncesi egemendi (Bostan, 1992: 69-100).Mali durumun yetersizliği mevcut durumun kötü oluşu bir sonuç getirmemiştir (Çetin, 2002,c. VI:814). Bunun sonucu olarak adalarda ve Karadeniz sahillerinde yer alan taşra tersaneleri için bir tespit yapılmış, uygun olmayanlar süratle gemi yapımına uygun hale getirilmiştir. Gemlik, Kale-i Sultaniye, Limni, Midilli, Sisam, Bodrum, Rodos, Antalya, Bendereğli (Karadeniz Ereğlisi), Sinop, Sohum gibi tersanelerde kalyon ve firkateynler inşa edilmiştir. II. Mahmut ve Abdülaziz döneminde de denizcilik alanında gelişmeler kaydederken, II. Abdülhamit döneminde ise sekteye uğramıştır (Arı ,c. 2, 2009:125-145;Batmaz ,c.2, 2009:159-173)².

Kadırga, XVI. yüzyıl boyunca ve XVIII. yüzyılın büyük bir bölümünde Osmanlı donanmasının en önemli savaş gemisidir.Uzunluğu 40-42 metre ; genişliği 5,5 metre kadardır. Osmanlılar Venedikli hasımlarını gibi filolarını modernleştirmeye önem vermişler fakat;gerçek anlamda kalyon yapım çalışmaları XVII. yüzyılın sonlarında (Panzac,2009: 27).Kalyonlar, yelkenle hareket eden gemiler içerisinde uzunluk, yükseklik ve ağırlık açısından en büyüğüdü bir harp gemisiydi ve bu gemiyi ciddi ölçüde geliştirenlerin başında İngiliz ve Kuzey Avrupalı'lar gelmekteydi(Guilmartin, 2010:116-118 ve Cipolla,2003,42).Osmanlılar kalyondan evvel kadırgalar inşa etmiş; "*burtun*"denilen ilk kalyonu, Girit seferinin hemen arifesinde, 1644 (H 1054) senesinde inşa etmişlerdir. Kalyon, gemi modeli kadırga örnek alınarak yapılmıştı ve diğer yelkenli savaş gemilerine göre gövdesi daha uzun inşa edilmişti. Büyüklüğü bilinmeyen bu kalyona yapılan inşa masrafları, bir kadırganın dört katı civandadır. Ancak bu teşebbüsün devam etmediği ve ciddi olarak kalyon inşasına bu ilk denemeden beş-altı yıl sonra yeniden başladığı anlaşılmaktadır. Osmanlıların XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyona geçme teşebbüsleri iki aşamada gerçekleşti. Birinci aşama 1650-1662 (H 1060-1072) yılları arasındaki deneme dönemidir ve sonunda kadırgaya geri dönmüştür. İkinci ve kalıcı olan dönem ise, 1682 (H 1093)'de yeniden başlamıştır(Bostan, 2004:70-71) .

Osmanlı kalyonları, mürettebatlarının yetersizliği yanında, denize çıktıkları ilk zamanlarda donanmadaki diğer gemilerle uyumlu ve müşterek hareket edememesi, kalyon taktik ve stratejilerine tam vakıf olmayan kalyon kaptanlarının savaşmak konusundaki çekingenlikleri gibi sebepler yüzünden genellikle başarısız olmuştu. Bu yüzden Osmanlı donanmasında yaklaşık yirmi yıllık bir dönem için kalyon terk edilmişti (Bostan, 2020:223).

² Sohum, Abhazy Cumhuriyeti'nin Karadeniz kıyısında bulunan başkentidir.

İnşa teknikleri bakımından baktığımızda, dönemin şartlarına uygun olarak kalyonlar keresteden yapılmakla beraber, geminin modelinden kaynaklanan farklılık sebebiyle pek çok kereste çeşidine ihtiyaç duyuluyordu ve bu durum kereste temini için devletin yeni orman kaynaklarına ulaşması mecburiyetini beraberinde getiriyordu. Kalyonların kadırgalara nispetle uzun ve yüksek olması çok daha fazla keresteye ihtiyaç duyulmasına neden olmaktaydı. Kalyonlarda bulunması gereken sütun ve seren direklerinin varlığı ve çeşitliliği bu konuda aynı tedbirler alınmasını gerektirmiştir ve kalyon aksamına göre kereste çeşitleri ortaya çıkmıştır. Bir kalyonun sütun ve serenlerinin çeşitliliği geminin büyüklüğüne göre de değişiyordu. Kalyonların mürettebatı farklılık göstermiştir. 1690 (H 1101)' de normal büyüklükteki bir kalyonda ise gemi mürettebatı olarak 289, riyalede 393, patrona ve kapudanede 418 kişi arasında değişiyordu. Üç Ambarlı bir kapudane-i hümayunun mevcudu ise 600 ile 1001 idi. Kalyonlarda diğer önemli malzeme ise top idi. Normal büyüklükteki (45 zira 34,11 metre & 50 zira 37,8 metre) bir kalyonda 56 top bulunuyordu ve bu sayı kalyonun büyüklüklerine göre değişiyordu((Hinz,1990:68)³. XVII. yüzyılın başlarında üç Ambarlı bir kalyonda top sayısı 112, büyük kalyonda ise 130'a ulaşmıştı. Topa olan ihtiyacın çokluğu sebebiyle Tophane'nin bu ihtiyacı karşılaması mümkün olmamakta, bu yüzden eksik olan toplar tüccar gemilerinden kiralamak suretiyle karşılanmakta idi(Bostan, 2020:223).

Taşra tersanelerinde inşa edilerek, başarıyla denize indirilen gemiler eksik kalan kısımlarının tamamlanmasının ardından İstanbul'a gönderilmekteydi. Bu gemilerin eksiklerinin bir kısmı denize indirilmesinden sonra bulunduğu bölgede, bir kısmı da İstanbul'da tamamlanmaktaydı. İnşa edildiği tersanede özellikle sütun, seren(direk), gomana(Gemi demirinin zinciri). ...v.b. gibi geminin İstanbul'a kadar denizde yol almasını sağlayacak temel parçaların ve aletlerin donanımı yapılmaktaydı. Osmanlı Devleti gemi yapımında gemilerdeki bölümlere göre farklı ağaç türleri kullanmıştır. Ağaçların suya olan dayanıklılığı ve geminin statik dengesi ön plana tutularak ağaç türlerinden en uygun olanları seçilmiştir. Kazılardan ele geçen bulgulara göre de meşe ve çam türlerinin yoğun olarak tercih edildiği tespit edilmiştir. Özellikle omurga ve iskelet gibi geminin en önemli bölümlerinde bu iki farklı ağaç türünün kullanım yoğunluğu dikkat çekmektedir. Ancak bunun yanında yazılı kaynaklardan öğrenildiğine göre de karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur ve çınar gibi ağaçların da kullanıldığı anlaşılmıştır (Beydiz, 2017:9).XVIII. yüzyıl Osmanlı donanmasında kullanım özellikleri ve işlevleri nedeniyle birden fazla yelken ve yelken bezinin kullanıldığı görülür. Yelken bezleri isimlerini takıldıkları yelkenden veya üzerinde buldukları direk ya da serenlerden almıştır (Taş, 2018:2314; Zorlu, 2007-2008:93-94).

³ Zira, uygulama alanlarına ve ülkelere göre bir ziranın uzunluğu 48,25 cm ile 90 cm arasında değişiyordu. Ziranın en yaygın olanı 54 cm, kanal ölçümlerinde kullanılamı ise 145,6 cm'yd.

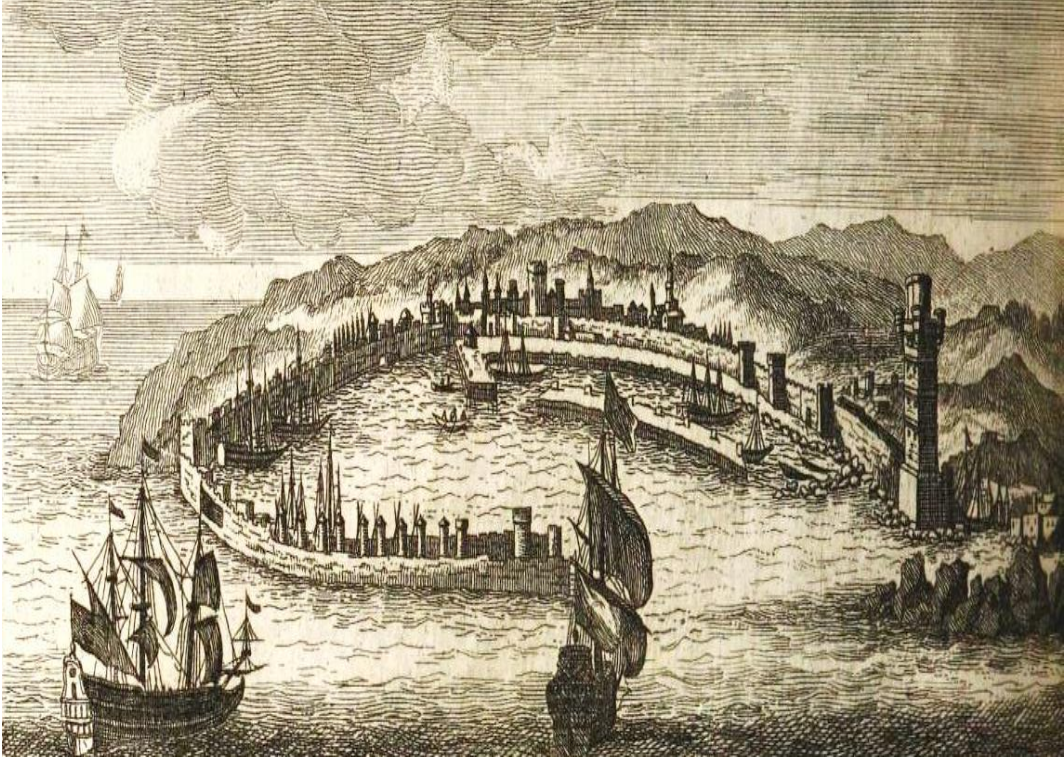
2. ÜÇ MİRİ KALYON VE MURÂBITZÂDE HACI HÜSEYİN KAPTAN

Gemi inşası, ilk aşamada finansmana, yeterli sayıda uzman işgücüne ve gerekli altyapıya bağlı olduğundan öncelikle bu sorunların çözümlenmesi gerekir. Bu sorunların çözümlenmesi aşamasında atılacak en önemli adımlardan birisi de yapımı gerçekleştirilecek olan gemilerin boyutlarının ne olacağını belirlemesiydi. İnşa edilen gemilerin hemen hemen hepsi devlet görevlileri tarafından inşa edilmiştir. Bazı durumlarda işlerin aksamaması için kereste masrafları ve işçi ücretleri ilgili mütesellim tarafından karşılanır; sonrasında yapılan harcamalar mütesellime geri ödenirdi. Bölgelerin coğrafi şartları, iklim, akıntılar, suların sığılığı, başta kereste olmak üzere bölgedeki kaynak ve işgücünün yapısı hangi tipolojide bir gemi yapılacağını belirleyen etkenlerdir. Yapılan farklı gemi tipleri aynı zamanda bölgedeki deniz ticaretinin hacmini ve çeşidini yansıtır nitelikteydi (Delis, 2012: 350-355).Bölgedeki en önemli görevlilerden olan mimarlar yabancıdır, çalışan esnafın ise hem adadan hem de çevredeki kazalardan temin edildiğini görüyoruz.

Rodos Adası'nda ilk olarak üç parça kalyon inşası görevi Rodos Mutasarrıfı Süleyman Paşa'ya verilmiştir. 17 Eylül 1761 (17 Safer 1175) tarihinde Darphaneyi Amire Nazırı Sıdkı Elhac Mustafa'ya yollanan takirde arpalık olarak Rodos Sancağı Mutasarrıfı eski kaptan Süleyman Paşanın inşasını üstlendiği üç kalyon için 4500 kantar ham demir ile 1000 kantar kalan demirin gönderilmesi Cephaneyi Amire 'den Baş Muhasebeye yazılır (BOA, C.BH,87,4190 – Baltacı, 1991,c.3:392)⁴. Bir ay sonra yaptırılacak üç kalyonun süratle tamamlanması tersaneye gönderilmesi hakkında Rodos Mutasarrıfı Süleyman Paşa'ya hitaben evrak yollanır. 4500 kuruş olan ham demirden, 1000 kantar gönderilmiş; 30 bin kuruşun ise 6867 kuruşu geriye yollanmıştır (BOA, C.BH,11,525). Ekim sonunda gelen evrakta Rodos Adası'nda yapılmakta olan üç adet miri kalyonun masrafı için Mutasarrıf Süleyman Paşa bu defa Rodos Adası malından 3000 kuruş havale edildiğinden; gemilerin bir an evvel bitirilerek tersaneye gönderilmesini istenmiştir(BOA, C.BH,136,6562).Ayın sonunda ise Baş Muhasebeye Rodos Mutasarrıfı Süleyman Paşa'nın tasarrufunda olan 65 senesi malından Cafer Bey'e verilmeyen ocaklık akçesinden kalan 3000 kuruşun verilmesi yazılmıştır (BOA, C.BH,8,357- Kılıç, 2007, c.33:317)⁵.Bu kalyonların tamamlanması ve denize indirilmesi hakkında başka bir evrak bulamadık. Buradan kesin olmamakla beraber kalyonların inşa edilmediği sonucunu çıkarabiliriz.

⁴ Arpalık ,başlangıçta arpa ile ilgili yani bir kısım devlet büyüğünün ve atlarla savaşa katılan kuvvetlerin hayvanlarına verilen arpa parasını ifade eden bir kelime iken sonradan aynı veya nakdi tahsisatı belirten bir terim haline gelmiştir. Kantar, ağırlık olarak 56,449 kg eşittir.

⁵ Ocaklık sancaklar, hükümet, yurtluk-ocaklık gibi adlarla fetih sırasında hizmeti görülen mahallî beylere veya emirlere çoğunlukla kendi toprakları olmak üzere bırakılan yerlerdir.



Resim 1: Rodos Adası (Bruyn ,1714 :543)



Resim 2: Çeşme Vakası 'nda Yakılan Osmanlı Donanması (Gouffier , 1782: 94)

İnşası düşünülen üç kalyondan dokuz yıl sonra tekrar devlet üç miri kalyon inşasını gündemine almıştır. 10 Şubat 1771(24 Şevval 1184)tarhinde Bahriye Derya Kaptanı Rodos Sancağı Mutasarrıfı Cafer Paşa'nın biraderi Ahmet Bey tarafından Rodos Adası'nda inşa olunan üç kıta Donanmayı Hümayun kalyonu için Kavala tarafından satın alınması düşünülen 1500 kantar Samakovî ham demirinin gönderilmesi ile ilgili kişilere ayrı ayrı emr-i şerif yazılmıştır(BOA, AE. SMST.III,43 , 3119).Gelen diğer evrakta ise 29 Temmuz 1772(29 Rebiül Ahir 1186) tarihinde Ahmet Bey tarafından Rodos'ta inşa ettirilmekte olan kalyonlara büyük ihtimam edilmesi Hasan Çavuşzade Bekir Ağa 'nın ham demir ve para masrafı için malzeme göndermesi istenmiş; Rodos Kadısına ilam yollanmıştır (BOA,C.BH,240,11122).

Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'ın üç kalyon inşa edilmeden yine başka kalyonların inşasıyla uğraştığını görüyoruz. 4 Ağustos 1771 (22 Rebiülahir 1185) tarihli evrakta Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'ın inşa ettiği kalyon için malzeme yollandığını görürüz. Rodos'ta inşa edilmekte olan kalyonlar için Çeşme Limanı'na gönderilecek 600 kantar çivi(mismar) ve çivataya ek olarak 1000 kantar çivinin de deniz yoluyla İzmir'e, oradan İzmir Voyvodası Ahmet Ağa vasıtasıyla kara üzerinden Bodrum'a sonra da Rodos'a acele alarak ulaştırılması istenmiştir .Çeşme Limanı'nda mühimmat nakledilmesi işine bakan Murâbitzâde Hüseyin Kaptan'a bu iş ile alakalı hüküm yollanmıştır (BOA,C..BH.. , 270, 12482).

Rodos Adası'nda Rodos Mutasarrıfı Ahmet Bey'in yapımına başladığı üç kalyonun inşasının Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan tarafından tamamlandığını görüyoruz. 7 Mart 1775(4 Muharrem 1189) tarihli evrakta Rodos Adası'nda Mutasarrıf Ahmet Bey'in azl edilmesiyle mutasarrıfın saliyanesi (Bostan, 2009a, c.36: 59) Çalyakizade Ali Bey'e verilmiştir⁶. Bir ay sonraki belgede kalyonların bitmediği ve kerestesinin çürüdüğü haberi alındığından şahıs hapis edilmiştir(BOA, C.BH,120,5830).Mutasarrıfın yaptıracağı 45 (34,11 metre) ziralık üç kalyonun inşasına ara verilmesi düşünülmüş; inşaatta çalışacak olan amelelerin dağılacağı ve devletin bu işten zarar göreceği düşünüldüğünden; gemi yapım kayıtları gözden geçirilmiştir. 84 senesine ait olarak Cafer Paşa ve Ahmet Bey tarafından 65. 409 kuruş para; 5282 kantar ham demir, alatı cerir (ip) gomana (Gemi demirinin zinciri),beş adet lenger⁷ ,yapım için gerekli olan kereste, mühimmatının ücreti, esnaf ve amele ücreti çeşitli masraflarla beraber yollanmıştır. Bu iş için gerekli olan defter ise Kapıkethüdası Arnavut Çavuşbaşı Ağa'ya verilmiştir. Bununla beraber gemiye yerleştirilmesi planlanan topların biran evvel geminin inşasının bitirilmesiyle yerleştirilmesi ve inşanın ertelenmesinin önlenmeye çalışıldığını görürüz. Üç kalyonun inşası Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'a verilmiş; Çeşme Limanı'ndan gerekli olan mühimmatın taşınması sağlanarak, kaptana 15 bin kuruş finansman sağlanmıştır. Yine 58.444,5 kuruş kaynak verilirken; eski defter kayıtlarının, hesap rüyeti mahsusunun da Ahmet Bey'in hesabından alınarak her türlü evrakın kaptana devir edilmesi sağlanmıştır(BOA,C..BH.., 209, 9786 ve BOA,C.BH,117,5675). Bir gün sonra gelen evrakta Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptanın

⁶ Salyane Osmanlı maliyesinde ve taşra teşkilâtında yıllık maaş ödemelerini, vergileri toplu bir rakam üzerinden tespit edilen ve buna göre toplanan eyaletleri ifade eder.

⁷ Lenger, Gemiye yerinde sabit kılmak için denize atılan zincir ucundaki büyük demir çapadır.

Rodos'taki Çalyakizade Ali Bey'den görevi devralarak kalyonların inşasının biran evvel bitirmesi ve geminin denize biran evvel indirilmesi için çalışıldığını görüyoruz. Özellikle amelelerin idarecilerin değiştirilmesinden kaynaklanan başıboşluktan ötürü başsız kalması, geminin inşasının gecikmesinin önüne geçilmesi işlerin biran evvel bitirilmesi istenmiştir (BOA, AE.SABH.I., 303, 20357).

25 Mart 1775 (22 Muharrem 1189) tarihli belgede ise Sinop, Midilli ve Rodos Adalarında inşa olunan üç tane kalyonun inşasında görev alması dolayısıyla bina emini atanmasının sağlanması için acilen tayinin yapılması istenmiş; defterdara hitaben ferman yazılmıştır. Rodos'ta yapılan üç kalyon için amelelere 8 kuruş maaştan fazla harcırah verilmemesi istenmiş; Midilli'de inşa olunan kalyonlar için, 250 kuruş tutan harcırahın hazinece tezkereyle Baş Muhasebe 'ye bildirilmesi sağlanmıştır. Kaptana yevmiye 8 kuruş maaş ve tayin için harcırah olarak 250 kuruş verilmesi muhasebeye bildirilmiştir (BOA, AE.SABH.I., 296 , 19919). Beş ay sonra gelen belgede Rodos Adası'nda üç kalyonun tamamlanması için Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptanın bu işe bakması nedeniyle ;bunlardan iki tanesinin denize indirilmeleri yaklaştığından gerekli olan levazımının gönderilmesini istemiştir(BOA,C..BH.. , 197, 9213).Bir hafta sonra Rodos'ta inşa olunmakta olan üç kalyondan ikisinin tamamlandığına, ikisinin bitmek üzere olduğuna ve bunlara verilecek mühimmat için 94 bin kuruş tutan malzemenin mahzenlerde varsa gönderilmesi için kaptanı deryaya takrir yazıldığı bildirilir(BOA, C.BH,188,8831).Bu arada kalyonda çalışacak olan görevlilerin atamaları yapılmıştır.

Kalyonlar için maddi kaynak temini devlet tarafından karşılanmaya devam etmiştir. Kalyonların denize indirilmesi istenmiş; fakat kalyonlar bitirilememiştir. 4 Ocak 1776(12 Zilkade 1189) eski Rodos Mutasarrıfı Ahmed Bey'in yaptırdığı kalyon bedelinin borcuna karşılık olarak 25 bin keşif masrafı defteri için takrir gönderilmiştir(BOA,C.BH,260,12017). Avarız gelirinin (Sahillioğlu, 1991, c.4: 108) gemi inşasına kaynak olarak kullanıldığı durumlar olmuştur⁸. Bir hafta sonra gelen belgede Rodos Adası'nda iki yeni kalyon inşa etmekte olan Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'a masraflar için 88-89 senelerine mahsup edilmek üzere Alaiye Avarızlarından birinden 1360 kuruş ve Rodos Adası Cizyesinden 7500 kuruş ve 140 kuruş olmak üzere toplamda 10 bin kuruş gönderilmesi istenmiştir(Erkal ,1993,c.8, 42)⁹. Kaptan Paşa'nın parayı Alaiye(Alanya) Kazası'dan tahsil etme hakkı olmadığı için, 10 bin kuruşun ayrıca verilmesi belirtilir(BOA, C.BH.. , 120, 5847). Ocak ayının sonunda gelen evrakta Rodos'ta yapılan üç kalyonların masrafı için toplamda 10 bin kuruş verilmesi Baş Muhasebe 'ye yazılmıştır. 20 bin kuruş kaptana yollanamayacağı belirtilirken , şuan için sadece 10 bin kuruşun verilebileceği bildirilmiştir (BOA,C..BH. , 154, 7334). 20 Şubatta Rodos'ta inşa edilecek üç adet kalyonun tamamlanması için masraflarının ne olacağı hakkında Kaptan-ı Derya Gazi Hüseyin Paşa'ya gönderilen hüküm ve yapılan masrafların 65.409 kuruş olduğu ve ameleler için 15.000 kuruş buğday(hınta) parasının da karşılanması istenmiştir (BOA, D..BŞM.TRE.d... ,15022).

⁸ Avarız vergisi fevkalâde vergilerdendi ve genellikle savaş zamanlarında ihtiyaç duyulduğu takdirde toplanırdı.

⁹ Cizye "kâfî gelmek; karşılığını vermek, ödemek" mânasındaki cezâ masdarından türemiş bir isim olup ,gayri müslimlerin ödedikleri vergiye, harbî olanlardan ayrı tutulmalarına, can ve mal güvenliğine kavuşturulmalarına karşılık sayıldığı için bu ad verilmiştir.

1 Nisan 1776 (11 Safer 1190) tarihli evrakta Rodos'ta yeniden yapılan üç kalyonun denize indirme teçhizinde hizmette olan Arap reisler ve gemicilerden oluşan 104 kişinin bir senelik ücreti olan 8201 kuruş maaşların verilmesi sağlanmıştır(BOA,C.BH,106,5129).13 Ağustos 1776(27 Cemazielahir 1190)tarihli evrakta Rodos Adası'nda üç kalyonun denize indirilmesi için 43 parça ham demir Tersaneyi Amire Emimi Mustafa tarafından yollanmıştır ve yapımı tamamlanan bu gemilerin İstanbul'a gönderilmeleri için gerekli levazımata hazırlanması istenirken; malzemenin de yollanması vurgulanmıştır (BOA,C..BH.. , 189, 8897). İki ay sonra inşa olunan üç kalyonların ikincisinin(kalyon-ı saninin) ağustosta denize indirileceği bildirilmiştir (BOA, C.BH,276,12725).Yine kalyonların Receb ayınının 17. günü gecesine denk gelecek şekilde denize indirilmesi istenmiştir. Üçüncü kalyon (Kalyonu salis) için 1000 kantar ham demire ihtiyaç olduğundan bu demirin Köyceğiz Kazası'ndan tedarik edilmesi istenmiş; bu iş için 15 bin kuruş gerekli olduğu belirtilmiştir. Bu masrafin 1190 senesine mahsuben Rodos -İstanköy Adası maaşından (mevacib) havale olunması için Rodos Kadısı'na ayrıntılı takrir yollanmıştır (BOA, C..BH.. , 276, 12724). Yine bu kalyonlara gerekli olan malzemenin ücreti ve kerestenin kesimi için Köyceğiz'e görevli gönderilmiştir.

1777 yılının ilk ayında gelen evrak Kaptanı Derya Gazi Hasan Bey tarafına yollanır. Kalyonlara koyulacak olan toplar hakkında bilgi verilmiştir. Bunlardan 172 sinin hazırlığının bittiği; 102 büyük top grubunda yer alan dışında; 148 adet şahi topun ise tamamlanacağı bildirilir (BOA, C.BH,183,8586). Yirmi gün sonraki evrakta inşa faaliyetleri için çalışmaların sürdürüldüğünü görürüz. Rodos'ta Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan tarafından Rodos'ta yapılması irade olunan kalyonun birincisinin(kalyon-ı cedid-i evvel) kerestesinin limana nakil edilerek inşasına başlandığı ve diğer ikisinin de ham demirlerinin gönderilmesiyle yapımlarına başlanacağı bildirilmiştir. Kalyonlar için 10 bin kuruş havale edilmesi istenirken; çınar ağacından kesilen kerestenin Rodos Adası'na nakil edilmekte olduğu zilkadenin 29'unda amelelerin yollanmasıyla kalyonların inşasına devam edileceği bildirilmiştir. Ayrıca Cenderoz(?) taraflarından 500 kantar demir ile 2000 kantar ham demir verilmesi ve yapılan masraflar için 30 bin kuruş para yollanması istenir(BOA,C..BH.. , 138, 6693).

Rodos'ta üç miri Kalyonu'nun denize indirilmesi ve donatılması için 15 Temmuz 1778(19 Cemazielahir 1192) tarihinde 1500 kantar ham demir yollanmış; gerekli olan kerestenin ise Rodos limanında bulunduğu belirtilmiştir. Kalyonlar için gerekli olan askerlerin ulufesi için ise 60 kuruş yevmiye verileceği, bu ücretin hesaba eklenmesi istenir (Sunar ,2012 c.42:124).Bu iş için Rodos Mutasarrıf Kaymakamı Hacı Hüseyin'e imzalı evrak yollanır (BOA,AE.SABH.I.,60,4207) ¹⁰.On gün sonra inşa edilen kalyonların teçhizine gerekli olan mühimmatın tersaneden acele olarak gönderilmesi; kalyonların biran evvel denize indirilmesinin gerekliliği vurgulanmış ;kerestenin kesilerek getirilmesi ve bu iş için bina eminine bilgi verilmesi istenmiştir (BOA, C..BH.. , 89, 4259). Rodos Adası'nda yapılması için seferber olunan üç kalyon için gönderilen para ve mühimmat hakkında evraklarda yeterli miktarda bilgi vardır.

¹⁰ Osmanlı bürokratik yazışmalarında ulûfe kelimesi mevâcib terimiyle de karşılanmıştır.

Kalyonların denize indirilmesinin 28 Eylül 1778(6 Ramazan 1192) tarihli evrakta tekrar hatırlatıldığını görüyoruz. 5609 kuruş para gönderilirken, 5000 kuruş tutan hızar(Kereste kesim) parası olan 8000 kuruş 49 akçe tutan masrafın Baş Muhasebe 'den havale edilmesi istenmiştir. Talep edilen bu masraflara karşın; Tersaneyi Amire 'den 7500 kuruş paranın havale edildiğini görüyoruz(BOA, C..BH.. , 216, 10085). Üç ay sonra gelen Vezir Gazi Hasan Paşa'ya yazılan evrakta, nihayet kalyonlar için denize indirilme aşamasına geçileceği bildirilmiştir. Bu amaçla kalyonların bitirilmesi için 1000 kantar ham demir gönderilmiştir. Cephaneyi Amire 'den 750 kantar ham demir daha istendiği de muhasebeye bildirilmiştir(BOA,C..BH.. , 179, 8428).

22 Ocak 1779 (4 Muharrem 1193) tarihinde gelen evrakta Rodos'ta inşa ettirilmekte olan üç kalyondan ikisinin tamamlanmak üzere olduğu; bunlar için gerekli sütun ve serenlerin öncelikle Bahri Siyahtan(Karadeniz) tedarik edilmeye çalışılacağı, malzemenin bulunmadığı takdirde ise Tersaneyi Amire 'den getirileceği bildirilmiştir. Daha sonra ise kalyonların denize indirilmesinin yine ertelendiğini görüyoruz. İnşada gerekli olan kerestelerin Köyceğiz Kazası'ndan biran evvel kestirilmesi ve nakil edilmesi için Dergahı Ali Kapıcılarından Hasan Çavuşzade Elhac Ahmet Ağa'ya hitaben tahrir yazılmıştır(BOA, C..BH.. , 199, 9326). Dört ay sonraki evrakta Rodos'ta yapılan iki kalyona 106 parça direk ve serenlik kerestesinin Tersaneyi Amire 'den tedarik edilmesinin mümkün olmadığı, bu malzemelerden bir adet sütun ve serenin Köyceğiz Kazası taraflarından tedarik edilmesi ve bulunmadığı takdirde 92 senesi tertibinden karşılanarak Taşöz Adası'ndan getirilmesi sağlanmıştır. Diğer malzemelerin de tüccar gemilerinden satın alınması istenmiştir (BOA, C.BH,252, 11684).

Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'ın taahhüdü ile 3 Ekim 1779 (22 Ramazan 1193) tarihindeki evrakta seneyi mübarekede Kasım ayında gemilerin bitirilmesiyle mühimmatın da tamamlanacağı; kaptan ve mellahların gönderilmesi istenmiştir. Birinci ve ikinci kalyonun inşasının bitirilmesinin hızlandırılması için ise tahrir verilir. Üçüncü kalyonun ise bazı kısımlarının kasım ayına kadar bitirilerek tamamlanacağı belirtilmiştir (BOA,C..BH.. ,195, 9135).Bir ay sonra ise geminin indirilmesi aşamasında çalışacak olan görevliler hakkında bilgi verilir. Özellikle bu işi yapacak görevlilerin Rodos Adası'dan temin edilmesi istenmiştir. Rodos Adası'nda inşa edilen kalyonların tamamlanmasıyla birinci ve ikinci kalyon için gerekli olan mühimmat ile özellikle Rodos Adası'ndan seçilen Arap mellah ve leventle birlikte İstanbul'a getirilmesi istenir. İkinci kalyonun 20 nefer çalışanı yetersiz kaldığından; amelelerin maaşlarının devlet tarafından karşılanması, her bir kalyon için 20 müşir olan Arap mellah ve 40 neferin gittiği, kalyoncu bulunamazsa Rodos limanından geminin çıkarılmasının mümkün olmadığı belirtilir. Acele olarak 60 kalyoncunun bulunması, masrafların Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'ın miri emvalinden karşılanması istenir(BOA, AE.SABH.I..123,8302).

Rodos Adası'nda inşa olunan kalyonda istihdam için gerekli gemicilerin maaşlarının ödemesi için 20 Temmuz 1780(18 Recep 1194) tarihindeki evrakta bilgi verilir. Mütesellim tarafından reis, 20 kişilik mellah ve 177 küreklinin maaşının 722,5 kuruş tutan ödemesinin miri hazineden karşılanması için Baş Muhasebeye evrak göndermiştir (BOA, C.BH,84,4048).

Gemi yapım işi gayet çetrefilli bir süreç olup çalışanların yiyecek ve içeceklerinin temin edilmesi önemli bir sorun oluşturmuştur. 4 Kasım 1775 (10 Ramazan 1189) tarihli evrakta Rodos Adası'nda kalyon inşa eden Murâbitzâde Hüseyin Kaptan' a Trablusşam'dan gelen 25.876,5 kile buğdayın 30 akçeden alınması ve mahzenlere koyulması istenmiştir(BOA, C..BH.. , 80, 3843).

Rodos'ta kalyon yapımları için tam yetki altında çalışan Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'ın işlerine müdahale edildiği durumlar da yaşanmıştır. 17 Şubat 1776(23 Zilhicce 1189)tarihinde Seyyid Mustafa ve Müşebbikoğlu Mustafa adlı şahısların tuttukları adamlar vasıtasıyla Rodos'ta inşa edilen miri kalyonlara müdahale etmeleri dolayısıyla halkı kıskırttıkları da göz önüne alınarak ; bu şahısların Bozcaada'ya sürgün edilmeleri kararlaştırılmıştır(BOA,AE.SABH.I.. 126,8533). Bu evraktan devletin hem görevlisine sahip çıktığını hem de huzuru sağlamaya çalıştığını görebiliyoruz.

Devlete ait yapımı ilk olarak 1761 'de Mutasarrıf Süleyman Beye verilen üç kalyonun akıbetinin ne olduğunu bilmemekle beraber, aradan dokuz yıl geçmesiyle inşası yine bölgenin yöneticisi olan Mutasarrıf Ahmet Beye verilen üç miri kalyonun durumu, kalyonların bitirilmemesi ve inşanın durma noktasına gelmesiyle; şahsın görevine son verilmiş ve şahıs hapse atılmıştır. Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan 'a devredilen üç kalyonun yapım işi, çeşitli alanlardan kaynak ve malzeme temin edilerek beş yıla yakın bir zamanda tamamlanmıştır. İnşa edilen kalyonlardan sonra da adada gemi inşa faaliyetlerinin devam ettiğini görüyoruz.

3. KAPLANI BAHRİ KALYONU VE MURÂBITZÂDE HASAN KAPTAN

Üç Ambarlı kalyon, üst güvertelerinin altında üç ambarı bulunan ve ambarlar toplar ile donatıldığında tam bir top bataryasına dönüştürülen kalyon tipidir. Üretimine başlandığında 80 top taşınmasına karar verilmiş ve ilk üretilen kalyonlarının yüzde kırkının üç Ambarlı olmasına dikkat edilmiştir. XVII. yüzyılda bu kalyonda çalışan personelin sayıları 600 iken; XVIII. yüzyılda 1500 kişi olmuştur. Bu kalyon tipinin hantallığı dolayısıyla, daha küçük ve daha çevik gemilerce alt edildiğine rastlanmıştır(Aydın, 2007:36-37 ve Çırpan, 2020: 48).Kalyon çeşidi olan üç Ambarlı ise yine aynı sülaleden gelen Mütesellim Murâbitzâde Hasan Kaptan tarafından yapılmıştır. Bu kalyonun boyut olarak da çok büyük olduğu hemen göze çarpmaktadır. 19 Aralık 1795 (7 Cemazielahir 1210) tarihli evrakta Rodos'ta inşa olunacak 64 (48,51 metre) zira uzunluğunda üç Ambarlı kalyon için gerekli kerestenin kesilmesi ve 15 kuruştan taşınması istenmiş; ücretin ise Menteşe Sancağı'na bağlı olan Köyceğiz Kazası'ndan ödenmesi istenmiştir. 4585 parça cins kerestenin 21.721 kuruş para ücreti; Menteşe Sancağı'ndan ve Rodos Adası kazalarından toplanmıştır. 1673 parça kereste, 6871 kuruşa mal olmuştur. Toplamda 35.000 kuruşun yollanması ;inşa için gerekli olan 500 kantar ham demirin ise Baş Muhasebe 'den gönderimi istenmiştir(BOA, C..BH.. , 231, 10728).

Gemi yapımında çalışan ustaların genellikle yabancı olduğunu görüyoruz. 24 Mart 1796 (15 Ramazan 1210) tarihli evrakta gemi inşasında çalışanlar hakkında bilgi verilir. Demirci Fransız Yakomi ve Venedikli Yozub adlı ustalara kaptan tarafından Rodos'ta üç ambarlının yapımı için 100 kuruş aylık verilmesi istenmiştir. Daha sonra ise Venedikli Yozub Tersaneyi Amire 'de çalışmak üzere aylık 80 kuruş ücretle İstanbul'a yollanmıştır(BOA, C.BH,24,1124).

Yerel tersanelerde gemi yapım çalışmalarının devam ettiğini 22 Ağustos 1796 (17 Safer 1211)tarihli evraktan izleyebiliyoruz. Hazinenin gemi inşası için maddi olanaklarının kısıtlı olduğu durumlarda başka kaynak bulma arayışına girmiştir.Rodos Mütesellimi Murâbitzâde Hasan Kaptan tarafından inşa edilmekte olan üç Ambarlı kalyonun ameleleri ve 1000 kantar ham demir için 15 bin kuruşun istendiği hakkında takrir müsveddesi yollanır (BOA, C.BH,175,8235) Merkezden 20 bin kuruş para gönderilmiş; 77.500 kuruş Baş Muhasebe 'den istenmiştir. Hazineden Baş Muhasebe 'ye durum yazılmış, bu paranın verilmesi mümkün olmayacağından; paranın Limni Adası Mütesellimi Abdülkerim Ağa'nın mirasından(tereke) verilmesi uygun bulunmuştur(BOA,C..BH. , 175 , 8255).Limni Divan Voyvodası Abdülkerim Ağa ;Bodrum'da Dergahı Ali Kapıcılarından Menteşe Sancağı Mütesellimi Ömer Ağa 60 arşın ;Rodos'ta Rodos Mütesellimi Murâbitzâde Hasan Kaptan ,Gemlik'te İnegöllü Numan Bey , Sultaniye'de Osman Bey ; Sinop'ta Kastamonu Mütesellimi Elhac Ali Ağa'ya 60 arşın ; Erikli 'de Kasap Elhac Osman Ağa, Sohum'da Sohum Muhafızı Keleş Ahmet Bey 'in inşa ettirmekte olduğu sekiz firkateyn ve kalyon için ne kadar para ve demir(ahe) verildiğinin Baş Muhasebe 'den sorulduğunu görüyoruz(BOA, C..BH. , 73, 3489). İki veya üç aydan beri tezkere tanzim olunan Rodos'un üç Ambarlı'sına 20 bin ve Gemlik'te yapılan kalyona 5000, Sultaniye'de Sultaniye Kalyonu'na 10 bin, Sinop'taki kalyona 7500 kuruş ücret ödemesi yapılırken; bina eminlerine ücret verilmemiş; bu durum hakkında bilgi istenmiştir. Rodos kalyonunun şevval ayında suya indirilmesi düşünülürken; Dersaadet'ten gerekli mühimmatın getirilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca evrakta taşra tersanelerinde üç Ambarlı yapımına pek sıcak bakılmadığı bildirilmiş; Rodos'ta Rodos Mütesellimi Murâbitzâde Hasan Kaptanın üç ambarlı kalyonu için 35.000 kuruş para ile 5000 kantar ham demirin yollanması istenir. Toplamda bu gemilerin masraflarına 3 yük 3914 kuruş harcanırken; tersaneden 3480 kantar demir istenmiştir. Cephaneyi Amire 'den demir ve çivi olarak 10.480 kantar malzeme yollanmıştır. Gemilerin bitirilmesi için ayrıca toplamda 3 yük 63.797 kuruş harcanmış; ihtiyaç için 8020 kantar daha demir gönderilmesi istenmiştir. Bir hafta sonra gelen evrakta Rodos'un üç Ambarlı gemi için Menteşe Sancağı'ndan 4500 parça ağaç kereste gönderilmesi ve kereste mirisine yapılan zam nedeniyle ,ağaçların ameleler tarafından iskeleye indirilmesi için çalışanlara 30 bin akçe; nakliye için 20 bin kuruş lâzım olduğu belirtilmiş, bu paranın tersaneden temini istenmiştir (BOA, C..BH. , 114, 5527). Geminin inşa edildiği alanda mimar ve kaptanın bölgeyi düzenlemesiyle Menteşe Mütesellimi Ömer Ağa'dan bu durumla ilgili olarak yardım alınmış, kerestenin parası için maddi olanağa da ihtiyaç duyulacağından; kesilmiş olan kerestenin dağdan indirilip iskeleye nakil edilmesi vurgulanmıştır. Bu iş için vaktin kısıtlı olması dolayısıyla, ara verilmeden kerestenin nakli için 20 bin kuruşun temin edilmesi istenmiştir. Hazineden Baş Muhasebe'ye durum yazılmış bu durum mümkün olmayacağından; Limni Adası muhalefatından verilmesi uygun bulunmuştur.

Tezgâhlardaki kalyonların bitirilmesiyle diğer inşa edilen gemi tezgâhlarına destek verildiğini görüyoruz. 21 Aralık 1796(20 Cemazielahir 1211) tarihinde Bodrum ve Sinop'ta inşa edilen kalyonlar tamamlandıktan; Murâbitzâdenin üç Ambarlısı için Menteşe Dağları'ndan kesilecek ağaçlara hazırlık yapılması istenir(BOA, HAT, 204, 10650).

Üç ambarının inşa edilmesinin devam ettiği süre ara dönemde bir korvet ¹¹inşa edilmeye karar verildiğini görüyoruz. 24 Kasım 1796(23 Cemaziel Evvel 1211) tarihinde korsanlıkta kullanılmak üzere yapılması planlanan korvetlerin(Güleryüz,2004:32) sayısının artırılması gerektiğinden; geçen sene Tersaneyi Amire ve Limni Adası'nda de inşa edilen korvetler Dersaadet'e yollanmışlardır. Murâbitzâde Hasan Kaptan'ın Rodos'ta inşa edeceği üç Ambarlı'nın kerestesi gelinceye kadar, kalan bu ara zamanda bir korvet yapması istenmiştir. Kaptan paşa İzmir'e donanmayla hareket etmekte iken seneyi mübarekede üç ambarının durumu hakkında görüşülmüştür. İsveçli Mimar Klintberg tarafından korvetin yapılarak bitirilmesi; tersaneye alınması düşünülmüştür. Korvetin inşa edilmesiyle tersaneye kaydının yapılması ve hemen bitirilmesi kalan parçalarının ise İstanbul'da tamamlanması kararlaştırılmıştır(BOA, HAT, 205, 10720). İnşa edilen korvet için 2338 kuruş, 7500 kuruş ve 15.800 kuruş olmak üzere üç defa para istenilmiştir (BOA, C.BH,45,2144).Bir ay sonraki evrakta kalyon için başka bölgelerden gelir tahsis edildiğini görüyoruz. Kalyonun Menteşe Sancağı'na bağlı Pınaz Kazası'nın tımar zeametinden (Afyoncu,2013 ,c.44: 162-164) 1208 senesinden başından itibaren on senelik hasılatının fazla gelirinin Menteşe Sancağı Mütesellimi Ömer Ağa tarafından tahsili düşünülmüş ,durum için 6900 kuruş paranın havale yapılarak gönderilmesi , Baş Muhasebe 'ye kayıt edilmesi istenmiştir (BOA, C..BH.. , 112, 5406)¹².

Arşiv belgelerinde malzemelerin nasıl taşındığı hakkında da bilgi vardır. 27 Temmuz 1797 (2 Safer 1212) tarihli evrakta Rodos'ta yapılan kalyonun ihtiyacı için cebehane ve tersaneden verilecek 1500 kantar ham demirin ve çapanın Bahçekapı'daki mahzenden kayıklara nakledilmesi uygun görülmüş; demirin taşınması için 640 kişiden oluşan okka hammalının alındığı bildirilmiştir(BOA, C.BH,50,2382).

Rodos'ta üç ambarının yapımının devam ettiği bir dönemde limanda yenilik yapma fikri gündeme gelir. 28 Mart 1797 (29 Ramazan 1211) tarihli belgede Rodos'ta Murâbitzâde Hasan Kaptan tarafından inşa olunacak kalyon ve bundan böyle inşa olacak gemiler için limanın sığ tarafının derinleştirilmesi, kışın fırtınalarda limanı daha korunaklı hale getireceğinden faydalı olacağı düşünülmüş, taşların kırılarak üç –dört kulaç¹³ derinleştirilmesi Fransa'da özel mühendislerden taş kırmak sanatını öğrenen Triyandafilî ve 5 kişilik duvarcı ekibinin orada çalıştırılması istenir.

¹¹Korvet (Fr Corvette), hafif zırha sahip, sahil devriye gemilerinden büyük, fırkateynden küçük savaş gemilerinin adıdır.

¹² Zeamet, Osmanlı askerî teşkilâtı terminolojisinde genel olarak askerî hizmette bulunanlara verilen, 20.000 ile 100.000 akçe arasındaki dirlikleri ifade eder.

¹³ Kulaç ,gerilerek açılmış iki kolun parmak uçları arasındaki uzaklıktır.

Bu iş için kaptan paşanın da rızasının alınmasıyla miri hazineden 250 kuruş harcırah verilmiş; bu şahısların bölgeye getirmesi için Defterdara ve Baş Muhasebe'ye gerekli bilgi verilmiştir (BOA, C..BH.. , 223, 10395).9 Şubat 1798 (22 Şaban 1212) tarihinde ise İsveçli bir mühendis tarafından Rodos'ta yapılacak 59 (45 metre) zira olan kalyon, 1212 senesi Rebiülevvelin 22.günü eşref saati Tersaneyi Amire de , denize indirilmesi ambarının yeri sığ olduğundan bu işten vaz geçilmesi Arslan-ı Bahri gibi bir kalyon inşasına dair Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Kaptan'a hüküm yollanmıştır¹⁴ (BOA,C..BH.. , 227, 10578).Mimar limana büyük teknelerin girişinin zor olduğunu, 5 adet taş ustacısının bu taşları kırarak iki ay çalışmasıyla limanın uygun hale getireceğini belirtir. Bu iş için gerekli olan 428 parça karaağaç cinsi kerestenin Mentеше Sancağı'ndan kesilerek bölgeye nakledilmesini sağlanmıştır. Devleti Aliyye hizmetinde İsveçli gemi mühendisi ile ekibindeki ameleyle tersanece lüzum kalmadığından; Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Kaptan tarafından Rodos'ta yapılması kararlaştırılan 64 arşın (43, 52 metre)¹⁵ üç Ambarlı geminin inşasında çalışmak üzere amele ve mimar gönderilmesi için Hasan Kaptan'a hüküm yollanmıştır. Çok fazla kereste kesildiği ve bu işten vazgeçilmesinin zarara neden olacağı düşünülmüş, limanın uygun hale getirilince, kazazede gemilere de barınak olacağı, tekne yapımına uygun hale geleceği, ticari yapının da canlanacağı, fırkateyn inşası yerine kalyon yapımına geçilebileceği belirtilmiştir. İsveçli yabancı mimar bir ara İstanbul' a da gitmiş burada üç Ambarlı inşa edilemeyeceğini Mentеше Sancağı'ndan kereste temin edilmesini, inşa edildiği takdirde birik çam ağacının uygun olduğunu belirtmiştir. Bu amaçla da 5 kişilik usta tayininin yapılmasına karar verilmiştir. Rodos limanı yapılan bu çalışma sayesinde gemi inşası için daha uygun hale getirilmiştir.

Kalyon inşasında kullanılacak kerestenin seçimi de oldukça önemlidir. Meşe ağacının yanmaya müsait olduğu ve kalyon yapımına müsait olmadığı, bu şekilde yapılacak olan kalyonun ise 80 top alacakken 76 toptan oluşacağı düşünülmüştür. Bu şekilde çamla yapılan kalyonun görünüşünün heybetli olmayacağı da belirtilmiştir; Rodos'a ve Mentеше Sancağı'nda meşe kerestesinden gemi yapımının yaygın olduğu üç Ambarlı yerine Arslan-ı Bahri'ye benzer bir kalyonun yapımı uygun görülmüştür. İhtiyaç olan 6806 parça kerestenin, 1673 parçası Rodos Adası'ndan, 4785 parçası Mentеше Sancağı'ndan kesileceği; bu iş için 200-300 adet ağacın kullanılacağı; kullanılmayan kerestenin ise ipe sarılarak kaldırılacağı ya da Tersaneyi Amire 'ye gönderileceği belirtilmiştir. Mentеше Sancağı'ndan 1500 kıta kereste kesilmiş; iskeleye gelen kerestenin uygun ücretle taşınması yapılmıştır(BOA, C..BH.. , 163, 7716 ve BOA, HAT, 1408,57102).

17 Ocak 1798(1 Şaban 1212) tarihindeki evrakta kaptan yapılan kalyon için demir gerekli olduğundan demir gönderilmesini istemiştir. Tersaneyi Amire 'den den 250 kantar ham demir ve Cephaneyi Amire 'den ise 250 kantar hurda çivi , çeşitli malzemelerin temin edilmesi için defterdara ücretler havale edilmiştir (BOA, C..BH.. ,90, 4326).Üç ay sonra yapılan kalyonun masrafı için 41.900 kuruş verilmiş; 61.900 kuruşun da daha evvel gönderildiği belirtilmiştir.

¹⁴ *Eşref vakti &saati* ,bir işin olumlu yapılması için en uygun zaman dilimidir.

¹⁵ *Çarşı arşını*, metre hesabıyla 68 cm'dir.

İnşası tamamlanmaya devam eden geminin biran evvel denize indirilmesi için büyük gayretle çalışılması istenmiştir. Ayrıca gemi için 20.000 kuruş daha muhasebeden havale edildiği bildirilir (BOA,C..BH. , 207, 9685).

Üç Ambarlı kalyondan vazgeçildiğini gelen diğer evrakta anlıyoruz. 27 Ağustos 1798(15 Rebiülevvel 1213) tarihli evrakta Rodos Mütesellimi Murâbitzâde Hasan Kaptan'ın Rodos'ta yaptırmakta olduğu 59 zira kalyon için yüklü miktar para gönderilmesi rica edilmişse de bu aralık paranın gönderilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Masrafların ise 1211-1212 seneleri Rodos Avarızı malikânelerinden ve İradı Cedid Hazinesi'nden alınması istenmiştir. Durum, Baş Muhasebe'ye ve Cizye Muhasebesi 'ne bildirilmiştir¹⁶.İrad-ı Cedid Hazinesi'nden 36.503 kuruş para yollanmıştır. Buradaki para miriden hazineye derkenar olarak yazılmıştır (BOA, C..BH.. , 150, 7154). Yine kerestenin kesimi ile amele, kalfa ve mimarın ücretlerinin ödenmesi için 63.591 kuruş para ile her ay istenen 2000 kuruşun hazineye maddi olarak büyük yük oluşturmasıyla; kalyonun yapımına ara verilmesi düşünülmüş; Kaptan Fırtunazade Elhac Ahmet bir ara çalışanlara artık ücret veremeyeceğini bildirilmiştir. Çalışkanlığıyla bilinen Mütesellimin durumunun zor olduğu da göz önünde bulundurulmuş; bu sıkıntılı durumdan çıkılması için yardım yapılması istenmiştir.

24 Haziran 1801(12 Safer 1216) tarihli belgede kalyonun denize indirileceği bildirilmiştir. Seneyi mübarekede her türlü teçhizatı tamamlanarak denize indirilen, İstanbul'a gönderilen **Kaplan-ı Bahri Kalyonu**'nun artan masraflar nedeniyle para gerektiği yazılır. Demirci ve amele kirası ücretleri ile geminin katran -zift ihtiyacı olduğundan alınması gereken birçok şeye, geminin yol ücreti(nevl) eklenince toplamda 21,5512 kuruş masraf çıkmıştır. **Kaplan-ı Bahri Kalyonu**' na 85.900 kuruş masraf yapılmış; 2346 kantar ham demir ihtiyacı Baş Muhasebe 'ye bildirilirken; Mabeyn Defteri için taktir yollanmıştır (BOA, C.BH. , 208, 9737).1804 ağustosunun ilk haftası Rodos Mutasarrıfı Hasan Bey tarafından inşa ettirilmekte olan kalyonun denize indirilme masrafı için 30 bin kuruş verilmesi Baş Muhasebe 'ye yazılmıştır(BOA, C.BH,76,3618).

Rodos Adası'nda birçok milletin yabancı konsolosluğunun bulunduğunu biliyoruz. Arşiv belgelerinden kalyonun inşasında görev yapan yabancı personelin maaşları verilmeyince başkonsoloslarının araya girdiği hakkında da bilgi vardır. 3 Temmuz 1800 (10 Safer 1215) tarihli evrakta Rodos'ta yapılan **Kaplan-ı Bahri Kalyonu**' nun mühendisi Klintberg ve kalfalarından Lonkrini'nin aylık 2640 kuruş olan maaşlarının kaptan tarafından ödenmesi için İsveç Devleti'nin İstanbul maslahatgüzarı König imzasıyla gönderilen evrak üzerine, Baş Muhasebe 'den gerekli ödeme yapılmak zorunda kalınmıştır. (BOA,,C,BH,30,1408). Aynı zamanda kalyonların inşasında görev yapan yabancı personelinin devlet tarafından nişan ve atıye(hediye) ile ödüllendirildiğini de görüyoruz.

¹⁶ İrad-ı Cedid, Nizam-ı Cedid ordusunun ihtiyaçları için kurulan hazine olarak bilinmektedir. III. Selim'in emri ile 1793'te Nizam-ı Cedid ordusunun giderlerini karşılamak amacıyla oluşturulan bütçedir. Padişahın başkanlık ettiği toplantı sonucunda olağan bütçe gelirlerinin dışında bir bütçe oluşturularak, gelir kaynaklarının hazineden ve genel bütçeden olması kararına varıldı. Bu kararla oluşturulan yeni hazineye de İrad-ı Cedid adı verildi (Karal,1988).

22 Nisan 1803(29 Zilhicce 1217) tarihinde ise Tersanede kalyon inşası için havuz yapan, kalyonun indirilmesinde de büyük hizmetleri olan İsveçli Mühendis Rode ve Rodos Adası'nda kalyon yapan Mühendis Klitnberg'e yapılan merasimle İngiliz Elçiliği'nin de hazır olduğu merasimle altın nişan verilmiştir (BOA, TS. MA. e,429,54). 10 Nisan 1804 (29 Zilhicce 1218) kalyonun mühendisi Tulmelat'a şıkkı evvel defterdarı tarafından Rodos'ta kalacak yer temin edilmesi sağlanmış, mühendisin atiyeye ile ödüllendirilmiştir(BOA, HAT, 114,4579) .

Üç Ambarlı kalyonun yapımına karar verildiği bir dönemde çalışanlarda hastalık da baş göstermiştir. 13 Haziran 1796 (7 Zilhicce 1210) tarihinde Murâbitzâde Efendi'nin kalyonunun inşasında çalışmakta olan kalafatçıların ramazan ayında vebadan vefat etmesiyle, gemi yapım işlemi hastalık dolayısıyla yarım kalmıştır. Murâbitzâde Rodos 'ta gemi yapımı için amele bulunmadığından; İstanbul'daki Tersaneyi Amire 'den on kalafatçı, bir usta gönderilmesini ister. Bu esnada yapılmakta olan iş ise, Bodrum Kazası'ndaki kalafatçılara verilmiştir. Çalışan on kişiye 30 kuruş; ustaya 45 kuruş harcırah ve 60 kuruş yevmiye ödenir. Rodos'tan ise 40 parça nefit temin edilmiştir (Baykara Taşkaya, 2020:159).

Üç Ambarlı kalyon yapımı niyetiyle b lâzım aşlanan ve daha sonra beş yıla yaklaşan bir dönemde yapımı tamamlanan Kaplı Bahri Kalyonu'nun , Murâbitzâde Hasan Ağa tarafından başarıyla bitirildiğini görüyoruz. Rodos Adası'nda gemi inşa faaliyetleri, Fethiye Tersanesinin oluşturulmaya başlanmasıyla bitmiştir. Girit Adası'ndaki Suda ve Basra tersaneleri, Fethiye ile oluşturulan yeni tersanelerdir(Panzac, 2020:391) .

4. GEMİ İNŞASI İÇİN GEREKLİ MALZEME TEMİNİ VE GEMİLERİN SUYA İNDİRİLİŞİ

Murâbitzâde Hasan Kaptanın birkaç bölgede gemi inşa işlerini birlikte yürüttüğünü görüyoruz. 17 Temmuz 1794 (18 Zilhicce 1208) tarihli belgede Murâbitzâde Hasan Kaptan'a yaptırılan 51 zira (38,5 metre) uzunluğundaki firkateyn Rodos'ta bitirilmiştir. Kaptana Köyceğiz'de yapılan kalyonun inşasının ihale olduğu; bu geminin Köyceğiz boğazından çıkarılması bildirilmiştir(BOA, C..BH.. , 33, 1553).

3 Ocak 1796(22 Cemazielahir 1210) tarihinde Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey tarafından 53,5 zira uzunluğunda bitirilen kalyonun Cemazielevvelin 13.günü denize indirilmesi sağlanmıştır (BOA, HAT 113,4531). 13 Haziran 1796 (7 zilkade 1210) tarihinde Rodos'ta yapılan kalyonun denize indirilmesi için gerekli olan alet ve inşa masrafı havalesinin gönderilmesi için Rodos Mutasarrıfının mektubu yollanır. Kalafatlanması bitmiş olan kalyonun denize indirilmesi için felenk ve kızakları dahil gerekli mühimmat için 15 bin kuruş verilmesi;kalan paranın ise 1220 senesi Rodos Cizyesinden ve avarızından havale edilmesi istenmiştir(BOA,C.BH,252,11675).İki yıl sonra ise Rodos Mutasarrıfı Hasan Bey'in inşa ettiği kalyonların sayısı belirtilmeden, İskenderiye'ye yollandığı ve Ali Ağa'ya teslim edildiği bildirilir(BOA, HAT ,114,4545).

Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Kaptan sadece inşa işleriyle ilgilenmemiş; başka şahısların inşa ettiği gemilere de yardımcı olmuştur. Maktul Hasan Çavuşzadelerden Binbaşı Osman'ın Köyceğiz'de yeni olarak inşasına başladığı 29 zira (21,98 m.) uzunluğundaki kalyonun 7 Ağustos 1793(29 Zilhicce 1207) tarihli evrakta Rodos Mütesellimi Murâbitzâde Hasan Kaptan tarafından tamamlanıp denize indirilinceye kadar muhafazasına dikkat edilmesi hakkında Mentеше Mütesellimi Aydınli Mehmet Bey'e hüküm yazılmıştır(BOA, AE. SSLM.III , 178 ,10627).Yine kaptan ,17 Eylül 1799 (16 Rebiül ahir 1214) tarihli evrakta Rodos Mutasarrıf Vekili Arapoğlu Molla Mustafa tarafından Rodos'ta yapılan kalyon için gerekli olan ücreti temin etmeye çalışmıştır. Denize indirildikten sonra yapılacak bazı işler için amele, mühendis kalfa masrafı 41346,5 kuruş tutan masraf Baş Muhasebe'den istenmiştir(BOA, C.BH,57,2688) . Hemen hemen bir hafta sonra Rodos'ta yapılan bu kalyona yerleştirilecek olan malzeme adaya gelmiştir. Yüğü taşıyacak olan Kolos Fırkateyni'nin önce gerekli olan keresteyi Güvercinlik ve Kaz Dağları'ndan alması, beraberindeki kızak -kızak demirleri ve çeşitli malzemeleri adaya getirmesi istenmiştir.(BOA, C.BH,220,10247). Tablo 1'de malzeme taşıyan geminin çalışan mürettebatı ve bunların ücretleri hakkında bilgi verilmiştir.

Tablo 1: Kolos Fırkateyni'nin Görevlilerine Ödenecek Bahşişler

| Görevliler | Sayı | Ücret | Çalışanlar | Sayı | Ücret |
|---------------------|------|-------|---------------------|------|-------|
| Reisi evvel | 1 | 30 | Reisi Sani(2.Reis) | 1 | 15 |
| Reisi Sani (2.Reis) | 1 | 20 | İaneyi Sefine(Aşçı) | 1 | 15 |
| Bad-ban (Yelkenci) | 1 | 20 | Kaptan (Süvari) | 1 | 100 |
| Ser Tullab(Çalışan) | 1 | 20 | Kaptan(Mülazım) | 1 | 60 |
| Hoca | 1 | 20 | Toplam | 9 | 300 |

Adada bulunmayan malzemelerin özellikle demir ve demirle alakalı ürünlerin dışarıdan temin edildiğini, bu işle uğraşan Murâbitzâdelere devletin desteğinin tam olduğunu görüyoruz. 7 Ağustos 1793(29 Zilhicce 1207) tarihli belgede taşrada inşa olunacak gemiler için gerekli malzemelerin mahalline gönderilerek Altıkulaçzade Elhac Hüseyin Ağa'ya Sinop sahasında inşa olunacak kalyonlar için verilen meblağ kadar Rodos sahasında inşa olunacak fırkateynler için Murâbitzâde 'ye de aynı miktarın verilmesi istenir. 1206 senesine ait olarak Murâbitzâdenin 50 zira(37,9 metre) inşa ettirdiği kalyona 32.500 kuruş para ve 900 kantar ham demir ile 300 kantar çivi verilmiştir. Geminin baş ve kış tolmaları bitirilirken; 30-40 gözden oluşun cebe kuşağı gece gündüz çalışarak tamamlanmaya çalışılmıştır. Kalyon, Ramazan ayının 24 'ünde denize indirilecektir(BOA, AE. SSLM. III, 177, 10611).

Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey Rodos Adası'ndaki en önemli idareci olarak hem adadaki gemilerin inşasında bizzat sorumlu yönetici olarak görev alırken; başka yerel tersane tezgâhlarındaki mevkilerde de gemi inşa ettirmiştir. Mütesellim Murâbitzâde Hasan Kaptan tarafından Midilli'de inşa olunmakta olan 53,5 (40,55 metre) zira kalyon için 24 Eylül 1794(28 Safer 1209) tarihli evrakta Marmaris ve Köyceğiz etrafındaki dağlarından kesilen kerestenin masrafının Midilli Nazırı tarafından verilmesi istenmiştir.

Gemi için devlet adına kesilecek 300 parça çam kabuğunun her bir parçası için 280 parçalık tutan kısımdan 200 kuruş para harcanmıştır(BOA,C..BH.. , 152, 7267).

Rodos Limanı sadece gemi inşa edilen bir alan değil; aynı zamanda gemilerin bakımlarının da yapıldığı bir limandır. 7 Eylül 1800(17 Rebiülahir 1215) tarihinde Rodos Adası'nda liman gelen devlete ait 28 parça miri şalopelenin¹⁷, Mutasarrıf Murâbitzâde Hasan Bey tarafından gerekli olan bakım ve tamiri yapılmıştır. Yapılan 50.634 kuruş masraf devlet tarafından karşılanırken; masraf defterinin dökümü ise Dersaadet'e gönderilmiştir (BOA, C.BH,120,5836).

Rodos Limanını idare eden kişi Murâbitzâde Hasan Kaptandır. 13 Mayıs 1801 (29 Zilhicce 1215) tarihli belgede Rodos'taki Murâbitzâde Hasan Kaptana yollanan tahriratta Vezir Hüseyin Paşa tarafından kışlakta duran kalyon, fırkateyn ve korvet gemilerindeki leventlere verilmek üzere 37.800 kuruş tutan maaş hesabının gönderildiği bildirilmiş; paranın uygun yere harcanması istenmiştir (BOA, AE. SSLM. III, 341, 19650).

Devletin farklı gelir kaynakların da gemi yapımı için kullanıldığı durumlar olmuştur. 31 Mart 1802(27 Zilkade 1216)tarihli evrakta Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey tarafından inşa olunacak 53 zira (40,17 metre) kalyonun ihtiyacı için Tersaneyi Amire Emine Ahmet Arize Beye tahrir verilmiş; 500 kantar ham demirin her bir kantarı için 13 kuruş 10 para taşıma ücretinin gerekli olduğu bildirilmiştir. Toplamda 50.325 kuruş tutan ücret Baş Muhasebe 'den tahsil edilmiştir. Gerekli olduğu taktirde ücretin İradı Cedid Hazinesi'nden verilmesi de istenmiştir(BOA,C..BH.. , 140, 6758). Yine aynı tarihte Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâdenin kalyon inşasına memur olması dolayısıyla devletten alacağı 300 kese tutan ücret hakkında buyruldu yollanmıştır(BOA, C..DH.. , 315 ,15709)¹⁸.Yine aynı kalyon için nisan ayının ortasında Tersaneyi Amire 'ye verilen tahrir üzerine Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey tarafından Rodos'ta yapılacak kalyonun levazımatı için Kocaali Reis tarafından tersaneden adaya 5500 kile buğdayın yollanması istenmiş; taşıma masrafının 1100 kuruşa mal olacağı belirtilmiştir(BOA,C..BH.. , 214, 9989). Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey tarafından yapılan kalyon için 3 Ekim 1802(15 Cemazielahir 1217) tarihli yollanan buyrulduda ; gemi inşasında çalışan amele ve ustalarına verilecek yevmiye ücretlerle ilgili bilgi verilmiştir (BOA,C..BH.. , 261, 12049).Bu evraktan işçilere verilen ücretler hakkında bilgi edinebiliyoruz.

Tablo 2: 1802 tarihinde Rodos'ta İnşa Edilen Kalyonda Çalışan Görevlilerin Ücretleri

| Görevliler | Sayı | Ücret(Kuruş) | Çalışanlar | Sayı | Ücret(Kuruş) |
|---------------------|------|--------------|------------------------------------|------|--------------|
| Ala Usta marangoz | 1 | 40 Kuruş | Vasat Usta Burgucu | 1 | 40 Kuruş |
| Vasat Usta Marangoz | 1 | 30 Kuruş | Aylakçı (Sürekli işi olmayan işçi) | 1 | 20 Kuruş |
| Ala Usta Burgucu | 1 | 40 Kuruş | Toplam | 5 | 170 kuruş |

¹⁷ Şalope, iki direktan meydana gelen hafif bir savaş gemisidir.

¹⁸ Kese, beş yüz kuruşluk para birimidir.

3 Eylül 1804 (27 Cemazielevvel 1219) tarihli evrakta Cemazielevvel ayının 13.günü eşref saatinde denize indirilecek 53 zira (40,17 m.) kalyonun bir tarafta sütun ve techizatına başlanılması; fihre(taş) ve çeşitli ihtiyaçları için önceden 15 bin kuruşun hazine tarafından verildiği belirtilmiş ve işin bitirilmemesi durumunda sıkıntılı süreçlerin oluşacağı vurgulanmıştır (Tablo 3). Murâbitzâde Hasan Bey kalyon denize indirildiğinden direklerinin dikilmesi ve çeşitli döşemeleri için bir miktar meblağ gönderilmesini istemiştir (BOA,C..BH, 198 , 9277 -BOA, C.BH,145,6956).

Tablo 3: 13 Temmuz 1804 tarihinde Rodos'ta Denize İndirilecek Kalyonun Görevlilerinin Ücreti

| Görevliler | Sayı | Ücret |
|---------------------------|------|-------|
| Kaptan | 2 | 1200 |
| Reisi Evvel(Baş Reis) | 1 | 25 |
| Badbanı Sani(2.Yelkenci) | 1 | 35 |
| Reisi Sani (2. reis) | 1 | 35 |
| Reisi Salis (3. reis) | 1 | 35 |
| Rüesayı Salise (4. reis) | 16 | 400 |
| | 22 | 3475 |

Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey tarafından *Tevfik-Nüma* adı verilen Rodos'ta 1803 yılında senesi inşasına başlanan 53,5 (40,55 metre) zira uzunluğundaki bir adet kalyonun inşasının tamamlandığı ve İstanbul'a Tersaneyi Amire'ye kaydının yapıldığı bildirilir.15 Ocak 1806 (24 Şevval 1220) tarihli evrakta bu kalyon için gerekli kerestenin Rodos ve Anadolu'dan temininin sağlanmasını istemiştir. Kereste ve amele için toplamda 50.714 kuruş masraf yapılmıştır. Ham demir için 2000 kantar ihtiyaç bildirilmiş ve durum Baş Muhasebe 'ye haber edilmiştir(BOA,C..BH.. , 28, 1335). 27 Mart 1806(9 Muharrem 1221) Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey tarafından , Rodos Adası'nda inşa edilen Tevfik-Nüma kalyonunun kereste vs.. levazımat masrafları ile, inşada çalışan amele ,hademelerin masraflarını içeren icmal defteri verilmiştir (BOA,D..BŞM.d... , 7015) ¹⁹.Kalyon iki yük 3461,5 kuruşa mal olmuş ;geriye verilen 50.514 kuruş ücret hazineye geri ödenmiştir. 1208 kuruş ham demir parası harcanmış, 6842,5 kuruş tutan borçtan, 2042 kuruş indirimle gidilmiş; 4000 kuruş hazineye geri havale yapılmıştır. 7 Mart 1807(27 Zilhicce 1221 Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey'in Rodos'ta inşa eylediği kalyon masrafı için hazineden 10.000 kuruş gönderilmesi mümkün olmamış ;gemi yapım çalışmalarına mecburen ara verilmek zorunda kalınmışsa da, paranın hemen Mısır Hazinesi'nden havale yapılması istenmiş ;durum Baş Muhasebe'ye yazılmıştır(BOA,C..BH.. , 170, 8028-BOA, C.BH,37,1730).

¹⁹ Bu defter, 16*42 ebadında toplam 40 sayfadır; 1-3,31-40 sayfaları boştur.

19 Haziran 1816 (14 Şaban 1231)tarihli evrakta ise Murâbitzâde Hasan Bey ‘in kendi inşa ettiği gemiler dışında diğer gemi inşa faaliyetleri için destekçi olduğunu görüyoruz. Rodos'ta inşa edilmekte olan kalyonun süratle inşası ve bir an evvel denize indirilmesi için Rodos Mutasarrıfı Yusuf'a 15 bin kuruş verilmiş; bu işe ön ayak olması için ise Murâbitzâde Hasan Bey'e 18.125 kuruş verilirken; 5000 kuruşun geri yollanması için Baş Muhasebe 'ye yazı gönderilmiştir (BOA, C.BH,63,2989

Rodos Adası'nda inşa edilen gemiler genellikle adadaki işçilerden temin edilmeye çalışılmıştır. 4 Mart 1840 (29 Zilhicce 1255) tarihinde iki parça donanmayı hümayun kalyonunun işçileri Rodos Kalesi'nde görevli olan sağ kol ve azban mustahfazları ağasının himayesinde olan çalışanlardan temin edilirken, bu defa 40-80 kişinin yetmeyeceği öngörüldüğünden; kaptanın buna ek 50 kişiyi ada dışından temin etmesi istenmiştir (BOA,C.BH,211,9847).

Tablo 4: 1760 yılı Rodos Adası'ndan Kesilen Kereste Cinsi

| Yeni Yapılan Ahmet Kaptan'ın Kerestesi | | İbrahim Kaptan'ın Kerestesi | |
|--|------|-----------------------------|------|
| CİNS | Adet | CİNS | Adet |
| Koğuş (Adet) | 140 | Koğuş (Adet) | 110 |
| Çubuk Ocaklık | 167 | Çubuk Ocaklık | 133 |
| Çubuk Bartın | 92 | Çubuk Bartın | 196 |
| Çubuk Ak | 92 | Çubuk Ak | 196 |
| İki Vatika | 148 | Bir Vatika | 114 |
| Eğri Kalivan | 85 | İki Vatika | 152 |
| Döşek | 46 | Eğri Kalivan | 115 |
| Dolma Servekiç | 63 | Döşek | 54 |
| Şevahi Çam | 180 | Dolma Servekiç | 97 |
| Vatika | 14 | Şevahi Çam | 216 |
| Çal | 15 | Vatika | 16 |
| Bodur Döşeme | 2 | Çatal | 15 |
| Kanat Kıç | 4 | Bodostama | 2 |
| Rumen | 1 | Bodostama | 2 |
| Bodostama | 4 | Lata Çam | 3 |
| Argat | 2 | Kanat | 3 |
| Eğri Tahta | 1 | Çapabaş | 20 |
| Yeğen | 2 | Eğri Tahta | 29 |
| Pıraçol Oçaklık | 100 | Akreb Pıraçol | 3 |
| Pıraçol Salavra | 309 | Rumen | 1 |
| | | Pıraçol Oçaklık | 100 |
| | | Pıraçol Salavra | 91 |
| | | Bodostama | 4 |
| | | Kanat Pare | 8 |

Rodos Adası gemi inşa merkezi olduğu kadar bu gemilerin inşasında kullanılan kerestenin de temin edildiği bir alandır. Osmanlı Devleti, gemi yapımında geminin türüne göre farklı ağaç türleri kullanmıştır. 11 Eylül 1760 (30 Muharrem 1174) tarihinde Murâbıtzâde Hacı Hüseyin Kaptan, İstanbul'a tersanede inşa edilen kalyonlarda kullanılmak üzere iki gemi malzeme göndermiştir.(BOA,D..BŞM.TRE.d,14907).Bu tablodan çok çeşitli tipte kerestenin yollandığını rahatlıkla görebiliyoruz.

Ahmet Kaptan ve İbrahim Kaptanın yönetiminde olan iki kalyon, İstanbul'da inşa edilen kalyonlara Rodos'tan kereste temin etmiştir. Buradaki tablodan çok farklı cinste kereste tipinin merkeze gönderildiğini görebiliyoruz.

5. DENİZ KAZASI BATIKLARI

Bir gemi battığında genellikle geminin gövdesi ambarındaki mallar ve güvertedeki top, çapa, zincir, lenger vb. ağır malzemeler ile birlikte dibe batarken, güvertedeki hafif malzeme veya geminin ip, yelken gibi su üstünde kalabilen kısımları karaya vuruyordu. Bu tür durumlarda karaya vuran bölgede oturanların yağmalaması veya kaybolmaları tehlikesi karşısında hemen bölgedeki yetkililer tarafından koruma altına alınıyordu. Bu şekilde kazazede bir geminin karaya vuran veya suda yüzen parçalarının kurtarılması toplanması ile 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(Özdemir, 2006: 368). Batmış olan donanmaya ait savaş gemilerinden çıkarılanlar öncelikle gemilerdeki madeni malzemeler idi. 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 edilirken donanma gemilerine ait olanlar İstanbul'a Tersaneyi Amire ye gönderiliyordu(Özdemir, 2006: 377).

1770 yılı başlarında Mora Rumları'nı ayaklandırmak için Amiral Spiridof ve İngiliz Amiral Elphinston kumandasındaki Rus donanması İngilizler'in de desteğiyle Akdeniz'e açılmış ve Mora yarımadası açıklarında faaliyet göstermeye başlamıştı. Rus donanması Çeşme Limanı açıklarında dolaşırken; Osmanlı donanması, Cezayirli Hasan Bey'in muhalefetine rağmen Kaptanıderyâ Hüsâmeddin Paşa ve Rodos Beyi Câfer Bey tarafından manevra imkânı olmayan bir yere, Çeşme Limanı'nın içine sokuldu ve sahile yerleştirilen topların himayesinde Ruslar'a karşı bir müdafaa savaşına hazırlandı. Bu fırsattan istifade eden Ruslar 6 Temmuz günü hemen Çeşme Limanı'nın ağzını kapatıp, liman içine ateş kayıkları saldırdılar ve birbirine çok yakın vaziyette demirlemiş bulunan Osmanlı donanmasına ait otuz kadar gemiyi ateşe verdiler. 7 Temmuz sabahı Osmanlı donanmasından yalnızca Kaptanıderyâ Hüsâmeddin Paşa'nın başardası Sakız Adası'na kaçarak kurtulabildi(Aktepe, 1993,c 8: 288).

Kazazede gemiler ile ilgili Osmanlı Devleti'nin ilk müdahalesi, batık alanının keşfi ve batığın çıkarılması için ilgili donanmadan kaptanlar ya da memurlar görevlendirerek, bu görevlilere yardım etmesi için batık bölgesinin yöneticilerine haber verilmesi olmuştur (Kocaoğlu, 2019:189). Donanmayı Hümayun'a ait Çeşme Kalesi'nin önünde Tersaneyi Amire ye ait batan kalyonların malzemelerini çıkarma işlemi Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'a verilmiştir(**Çeşme Limanı'ndaki tüm batıklar için**: Üstüner, 2019). 15 Kasım 1770 (26 Recep 1184)tarihindeki evrakta enkazı çıkaracak olan geminin ayarlanması sağlanmış; halen kış olması dolayısıyla da Boğazhisar'da bulunan donanmanın üç direkli kalyonlarından “**Konrati**“adlı geminin Limni Adası'na giderek Sakız Adası karşısında bulunan Çeşme Limanı'nda kazazede olan lengerlerle topları ve gomana aletlerini çıkarması istenmiştir. Bu iş için Pergandi Kaptanlarından Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptan'ın hizmetine verilecek dalgıçlar ve diğer meseleler hakkında hüküm yollanmıştır. Kalimnoz Adası'ndan 10 kişi, Sömbeki Adası'ndan 10 kişi temin edilmiştir. Çıkarılanlar Tersaneyi Amire 'ye yollandıktan sonra arta kalan parçaların da kış gelmeden yollanması biran evvel İstanbul'a ulaştırılması istenmiştir(BOA,C..BH.. , 213, 9926). İki gün sonra Kaptân-ı Deryâ Cafer Paşa ve eski sadrazamlardan Seddülbahir Muhafızı Ali Paşa'ya yazılan hükümde durumun acil olduğu, vakit kaybedilmeden Çeşme Limanı'na gidilerek limandaki top, demir vb. aletlerin çıkarılıp üç direkli gemilerle İstanbul'a acilen yollanması emredilmiştir.

7 Mart 1771 (20 Zilkade 1184) tarihli evrakta kazazede olan donanma kalyon mühimmatını taşıyacak olan üç direkli gemilerin Çanakkale'den gelmemesi üzerine Çamlıca ,İpsara, Sakız 'dan kalyoncu tüccarlarına kiraya verilerek taşımının yapılacağı ve bu malzemelerin İstanbul'a gönderilmesi hakkında Fırkate Kaptanlarından Murâbitzâde Hüseyin Kaptana ve Sakız Naibine 5000 kuruş verildiği ;bunların çıkarılması için büyük gemilere ihtiyaç duyulduğu ifade edilmiştir(BOA,C..BH 270, 12490). 11 Nisan 1773(18 Muharrem 1187) tarihinde çıkarma işlemleri sürerken bir yandan da Çamlıca kayıklarıyla malzemelerin taşınabileceği vurgulanmış; çıkarma işlerinin hızlandırılarak bir an evvel tamamlanması tembihlenmiştir. Muhasebeye havale edilen nisan ayında gönderilen diğer üç evrakta, 1000 kuruş olan navlun ücretinin mahzen emini ve liman reislerinin yazmış olduğu ilmühaberlere göre Baş Muhasebe'den ödenmesi istenir(BOA AE. SABH. I. 292, 19645).

15 Nisan 1771(29 Zilhicce 1184) tarihli evrakta gemi batığını çıkarma işlemini yapacak olan şahıslara verilecek olan ücretlerle ilgili bilgi verilir. Donanmayı Hümayuna ait Çeşme Limanı'ndaki kalenin önünde Tersaneyi Amire ye ait batan kalyonların topları ile lenger demirleri, çeşitli malzemeleri Murâbitzâde Hüseyin Kaptan ve maiyetinde görevli dalgıç, mutemed, katib ve amelenin harcırahlarının ödenmesi istenmiştir. 10 ameleye 3000 kuruş; 5 mutemete 250 kuruş, 1 kâtibe 80 kuruş, 20 tane dalgıca ise 800 kuruş ücret ödenmesi; bunun yanında bu şahısların yiyeceği zahirelerinin de teminin sağlanması istenmiştir. Amele temininin Sakız Adası'ndan veya Çeşme Kazası'ndan sağlanması uygun görülmüştür. Bu ücretlerin toplam masrafı ise 3846,5 kuruş olarak verilmiştir(BOA, AE. SMST. III, 28, 1911). On dört gün sonra Murâbitzâde'nin talebi, 500 kuruş yapılan indirimle 3346,5 kuruş ödenerek kabul edilmiştir. Enkaz çıkarma işlemi için yapılan masrafların devam ettiğini görürüz.

22 Haziran 1771(9 Rebiül Evvel 1185)tarhinde kalyonların alet ve mühimmatlarını çıkarmakla görevlendirilen Murâbitzâde Hüseyin Kaptan'a masraf için 3000 kuruş para verilmesi; Tersane Emîni' ne bildirilmiştir. Sakızlı Ayvaz Ağa'nın 1000 kuruş borç tutarı ile birlikte devletten 3000 kuruş para yollanmıştır. Bu meblağın aynı olarak karşılanması veya İzmir'in cizye malından havale edilmesi istenir. Bu talep neticesinde tersane emîni üzerinden Kaptan paşa'ya 5000 kuruş verilmiş ,durum Baş Muhasebe'ye bildirilmiştir(BOA, C..BH.. , 259, 11964).

Tablo 5: 7 Şubat 1775 tarihinde Çeşme Limanı'ndan Çıkarılan Batık Geminin Malzemeleri

| Malzemeler | Miktar | Sayı |
|--|--------|------|
| Kırık top parçaları(Sakız Adası'ndan) | Adet | 10 |
| Letre (paramparça eşya) | Adet | 56 |
| Aheni top saçması | Adet | 339 |
| Çermuk Gösterge | Adet | 57 |
| Poçuz zinciri kebir | Adet | 60 |
| Başka hur(eksik parça) | Adet | 21 |
| Pişkador | Adet | 21 |
| Frişkon | Adet | 22 |
| İyne Dümen | Adet | 33 |
| Kaşkaval | Adet | 5 |
| Dümen Kuvakı | Adet | 4 |
| Lombar Zinciri | Adet | 62 |
| Palangine ve zenciri mikrâb | Adet | 765 |
| Tunç zeban | Adet | 5 |
| Patronanın yan Yatmuri | Adet | 3 |
| Ahen top Eniği | Adet | 40 |
| Pirdöndi | Adet | 2 |
| Koriliçe timuri | Adet | 11 |
| Tava-i ırgad | Adet | 14 |
| Nühâs zift kızganı | Adet | 2 |
| Demirci Örsü | Adet | 1 |
| Aheni Lenger | Adet | 5 |
| Tunç külçesi | Kantar | 200 |
| Aheni Top | Adet | 4 |
| Saçma tunç Top | Adet | 3 |
| Komana-i cedîd | Adet | 2 |
| Sakızdan Civi ve ahen parçaları kantar | Adet | 150 |
| Defa civi ve çivata ve ahen parçaları | Kantar | 140 |

Bir türlü taşınması yapılamayan enkazın gönderilmesi için gemi arama çalışmaları sürmüştür. 30 Haziran 1772 (29 Rebiülevvel 1186) tarihinde Murâbitzâde Hüseyin Kaptan tarafından Çeşme Limanı'ndan çıkarılan topların biran evvel acele güvenilir bir şekilde İstanbul'a ulaştırılması, iki büyük gemi bulunması için Kaptanı Derya Gazi Hasan Paşa'ya hüküm yazılmıştır. Gemilerin acele bulunması ve masraf defterinin yollanması istenmiştir(BOA,C..BH.. , 249, 11535).Maalesef sürekli acele edilmesi istenen taşıma işleminin yıllarca sürdüğünü görüyoruz. Sakız Adası'na bağlı Çeşme Limanındaki batan kalyonlardan Murâbitzâde Hüseyin Kaptan tarafından çıkarılan parçalarının , bir yabancı gemi vasıtasıyla İstanbul'a getirilen malzemeleri verilmiştir (BOA, C..BH.. , 60, 2830).Bu batığın yükü toplam 800 kantara yakındır ve bu malzeme Todoroki adlı kaptan tarafından 700 kuruş navlun ücretiyle taşınması yapılmıştır. Kaptan on bir gün süren gemi yolcuğuyla İstanbul'a ulaşmış; alacağı ücrete ek olarak 296 kuruş talep etmiştir (Tablo5).

Uzun süren çalışmalar sonucunda çıkarılan Çeşme Kazası'nın batık kalyonlarından fazla miktarda malzeme çıktığını görüyoruz. Batıkta top ve top parçaları malzemenin yoğunlukta olan parçalarıdır.

Çeşme Vakası'nda düşmanın İstanköy karşısında yaktığı Dad-ı Hak Kalyonu'ndan çıkarılan dört tane kalyon lengerinin aynı yıl yine 17 Ağustos 1771 (6 Cemazzelevvel 1185) tarihinde gönderilen evrakla Rodos'ta inşa olunan kalyonlara yerleştirilmek üzere Rodos Sancağı Mutasarrıfı Cafer Paşa'ya verilmesi sağlanmıştır(BOA, CBH, 102,4906).

Çeşme'de çıkarılan gemi batığının ardından yapılan diğer bir iş ise Meis Adası taraflarında batan "*Tayyar-ı Bahri* " adlı *Brik* türündeki geminin enkazının kayıt defteri ile beraber kayıklarla Rodos'a getirilmesi sağlanmıştır.Gemi enkazı, Divanhane çavuşu Emir Ali Çavuş tarafından çıkarılmıştır. Lenger, Tunuslu demiri ve kumanaları, palamarlarından ince olanlar (Büyük halat) ile topları, Rodos'ta inşa edilmekte olup ağustosta inşası biten ve denize indirilecek olan kalyona takılırken; geri kalan parçalarının Tersaneyi Amire 'ye gönderilmesi istenmiştir²⁰. Bu kalyon, Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey tarafından inşa olunan 53 zira (40,17 metre) uzunluğundaki kalyondur. Yine kalyonun amelelerine yapılacak olan masraf için 30 bin kuruşun yollanması istenir. Bu batıktan kurtarılan ve gemiye nakil edilen alet ve mühimmatın defterinin gönderilmesi için Rodos Mutasarrıfı Murâbitzâde Hasan Bey'e hüküm gönderilmiştir(BOA,C..BH.. , 201, 9425).

Osmanlı Devleti temel yükümlülükleri üstlenerek batık malların tespitini yaptıktan sonra kaptanların zararlarını karşılamıştır. Çeşme olayıyla donanmanın oldukça zarar gördüğünü biliyoruz. Murâbitzâde Hüseyin Kaptan Çeşme batığını beş yıla yaklaşan uzun bir zaman diliminde çıkararak başkente başarılı bir şekilde yollamıştır. Bazı batıkların da Rodos Adası'nın diğer yöneticilerine verildiğini ve yapılan kalyonlarda kullanıldığını görüyoruz.

²⁰ Brik, iki adet kare şeklinde direk pilonu olan bir yelkenli gemidir.

SONUÇ

III. Selim zamanında donanmanın gemi ihtiyacını karşılamak maksadıyla Çeşme Vakası'ndan sonra çeşitli kazalarda, Rodos Adası örneğinde olduğu gibi adalarında dâhil olduğu bazı yerlerde gemi yapım çalışmalarına başlandığı görülür. Adanın can damarı limanın hemen giriş kısmında bulunan iç limandaki tersanedir. Bu tersanede inşa edilen gemilerle kalyon ve fırkateyn başta olmak üzere gemi ihtiyacı karşılanmıştır. Gemi inşasında çalıştırılacak olan işçiler önce adadan sonra etraftaki bölgelerden temin edilmiştir. Bu işçiler ile beraber gemi yapım malzemesi için gerekli olan kereste hem adadan hem de Menteşe Sancağı'ndaki ormanlardan; demir ve çivi ise İstanbul'dan sağlanmıştır. Bu tersane ile beraber halkın da arzu ettiği ekonomik canlılık sağlanmıştır.

Rodos Adası'nda en fazla yapılan gemi tipi kalyondur. Bu gemilerin genellikle bölgenin idarecileri tarafından inşa edildiğini biliyoruz. Gemi inşası için en önemli iki unsur çalışacak olan personel ile geminin inşasında kullanılacak olan malzemelerdir. Geminin kaptanı bu iki işi yürütmekten sorumlu tutulmuştur. Adada inşa edilen kalyonlar için devlet farklı gelir kaynaklarını kalyonlara gelir tahsis ederek karşılamaya çalışmıştır. Gemi inşası işini koordine eden bölgedeki en etkili unsur Murâbitzâde Ailesidir. Aileden önce Murâbitzâde Hacı Hüseyin Kaptanın üç miri kalyonu inşa ettiğini; daha sonra Murâbitzâde Hasan Kaptanın ise Kaplan-ı Bahri Kalyonu'nu tamamladığını açıkladık. Ayrıca Murâbitzâde Hasan Kaptan'ın, Çeşme'de Osmanlı donanmasının yakılmasıyla Çeşme Kalesi'nin önünde bulunan gemi batıklarının bir kısmını çıkartarak İstanbul'a yolladığını ve devlete önemli hizmetlerde bulunduğunu verdik. Birkaç görevi birlikte yürüten Murâbitzâde Hasan Kaptan kısa zamanda devlette itibar kazanmıştır. Yine arşiv belgelerinden kaptanın başka gemi tezgâhlarında gemi yaptırdığını, adada ise gemi inşa eden başka yöneticilere yardımda bulunduğunutakip ettik. Sonuç olarak arşiv belgelerinden yararlanarak yazdığımız makalemizde İstanbul'dan alınan yardımların da büyük desteğiyle yapılan kalyon inşasının nasıl bir süreçte gerçekleştiğini sosyal ve ekonomik boyutlarıyla açıklamaya çalıştık.

KAYNAKÇA

- 1-TC CUMHURBAŞKANLIĞI DEVLET ARŞİVLERİ BAŞKANLIĞI (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) (BOA)
 Ali Emiri Tasnifi (I. Abdülhamit) AE.SABH.I. , 303 , 20357 ,AE.SABH.I.,60,4207 ,AE.SABH.I.123,8302 ,AE.SABH.I. 126,8533 ,AE.SABH.I. , 296 , 19919, AE. SABH.I. 292 , 19645
 Ali Emiri Tasnifi (III. Selim) AE. SSLM. III, 178, 10627, AE. SSLM. III, 177, 10611,
 Ali Emiri Tasnifi (III. Mustafa) AE. SMST. III, 28, 1911, AE. SMST. III,43, 3119;
 Babı Defteri ,Baş Muhasebe Defteri ,D..BŞM.d... , 7015
 Babı Defteri , Baş Muhasebe (Tersane Eminliği) D..BŞM.TRE.d... ,15022 ,D..BŞM.TRE.d,14907
 Cevdet Tasnifi (Bahriye) C.BH,8,357,C.BH,276,12725, C.BH,11,525, C.BH,136,6562, C..BH.. , 209, 9786 ,C.BH,240,11122 ,C..BH.. , 199, 9326 ,C.BH,260,12017 ,C.BH.. , 120, 5847 ,C.BH,87,4190 ,C.BH,183,8586 ,C..BH.. , 138, 6693, C.BH,117,5675, C.BH,120,5830 ,C.BH,188,8831 ,C..BH.. , 197, 9213 ,C..BH. , 154, 7334, C.BH,106,5129 ,C..BH.. , 189, 8897, C..BH.. , 276, 12724 ,C..BH.. , 89, 4259 C..BH.. , 216, 10085, C..BH.. , 179,

- 8428 ,C..BH.. ,195, 913, C.BH,252, 11684 ,C.BH,84,4048 ,C..BH.. , 270 , 12482 , C..BH.. , 231, 10728, C.BH,24,1124 C..BH.. , 175 , 8255 C..BH. , 73, 3489 ,C..BH.. , 114, 5527 ,C.BH,175,8235, C.BH,45,2144 ,C..BH.. , 112, 5406 ,C.BH,50,2382 C..BH.. , 223, 10395 ,C..BH.. , 227, 10578 ,C..BH.. , 163, 7716 , C..BH.. , 150, 7154, C.BH,76,3618 ,C..BH.. , 208, 9737 ,C.BH,85,4086 , ,C..BH.. , 33 ,1553, C.BH,252,11675, C.BH,120,5836, ,C.BH,57,2688 ,C.BH,220,10247 , C..BH.. , 152, 7267 , C..BH.. , 207, 9685 , C..BH.. ,90, 4326 ,C.BH,30,1408 ,C..BH.. , 140, 6758 ,C..BH.. , 214, 9989 ,C..BH.. , 261, 12049 ,C..BH. , 198 , 9277 ,C.BH,145,6956 ,C..BH.. , 28, 1335 ,C..BH.. , 170 ,8028 ,C.BH,37,1730,C.BH,63,2989 , C.BH,211,9847 ,C..BH.. , 213, 9926, C..BH 270, 12490 ,C..BH.. , 259, 11964 ,C..BH.. , 249, 11535 ,C..BH.. , 60, 2830 ,CBH, 102,4906,C..BH.. , 201, 9425, C..BH.. , 80, 3843, C.BH,37,1730
- Cevdet Tasnifi(Dahiliye) C..DH.. , 315, 15709
- Hattı Hümayun Tasnifi HAT, 204, 10650, HAT, 1408,57102, HAT, 205, 10720, HAT 113,4531, HAT, 114,4545, HAT, 114,4579
- Topkapı Sarayı Müzesi Arşiv Evrakı, TS.MA.e,429,54
- 2-Araştırma ve İnceleme Eserleri
- AFYONCU, Erhan,(2013),”Zeamet “,TDVİA,İstanbul ,c 44. ,162-164.
- AKTEPE,Münir,(1993), “Çeşme Vakası” TDVİA,İstanbul , c 8. 288-289.
- ARI, Kemal,(2009),“Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, Türk Denizcilik Tarihi, Editör: Zeki Arkan - Lütfi Sancar, Cilt. 2, İstanbul,125–145.
- AYDIN, Y. A. ,(2007). Osmanlı Denizciliği (1700-1770). İstanbul Üniversitesi, Doktora Tezi, İstanbul.
- BALTACI, Cahit,(1991) “Arpalık”, TDVİA,İstanbul ,c.3, 392-393
- BATMAZ, Şakir ,(2009), “II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Bahriyesi”, Türk Denizcilik Tarihi, Editör: Zeki Arkan - Lütfi Sancar, Cilt. 2, İstanbul, 159–173.
- BAYKARA TAŞKAYA, Arzu, (2020), “Akdeniz ‘de Bir Geçit: RODOS KARANTİNASI”, Antik Çağdan Günümüze Tarih Yazıları, İksad Yayınevi,Ankara, 2020, Edit: Metin Kopar ,147 -187.
- BAYKARA TAŞKAYA, Arzu ,(2020), “Osmanlı Devleti’nin “Asar-ı Atika “Deposu Rodos Adası” ,Edit,Seda Topgül, Sırbistan, Sosyal ve İnsani Bilimler Teori, Güncel Araştırmalar ve Yeni Eğilimler, Setinje-Karada,IVPE,231-250.
- BAYKARA TAŞKAYA, Arzu, ,(2020) “Osmanlı Hapishanelerine Bir Örnek: RODOS HAPİSHANESİ“Namı Diğer ZİNDAN”, Antik Çağdan Günümüze Tarih Yazıları, İksad Yayınevi,Ankara, Edit: Metin Kopar, 67-103.
- BAYKARA TAŞKAYA, Arzu,(2020)” Osmanlı’da Bir Afet Yönetimi Örneği (Rodos Depremleri)” ,Tarih Araştırmaları III,Edit, Aydın Efe, Fatih Sansar ,Ankara, Akademisyen Kitabevi ,71-93.
- BEYDİZ, Mustafa Gürbüz (2017), “Osmanlı Dönemi Gemi Yapımında Ağaç Kullanımı”,Külliyat, Osmanlı Araştırmaları Dergisi, Sayı: 2 ,1-11.
- BEYDİLLİ, Kemal (1995),Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishane, Mühendishane Matbaası ve Kütüphanesi, (1776–1826), İstanbul.
- BOSTAN, İdris, (1992), “Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri: 1,Tersane’de Büyük Havuzun İnşası(1794-1800)”,150. Yılında Tanzimat, Ankara, 69–100.
- BOSTAN, İdris (1999),“XVI-XVII Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi”, Osmanlı Ansiklopedisi, Cilt. VI, Ankara,620-629.

- BOSTAN, İdris, (2004),”Kadırga'dan Kalyon' a XVII. . Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknoloji' sinin Değişimi” Osmanlı Araştırmaları, XXIV,İstanbul, The Journal Of Ottoman Studies,65-86.
- BOSTAN, İdris ,(2005), Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, İstanbul: Bilgi Yayınları.
- BOSTAN, İdris,(2009) ,Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz’de Osmanlı Donanması (XVIII. Yüzyıl), Türk Denizcilik Tarihi, Cilt.2, İstanbul,15-27.
- BOSTAN, İdris,(2009 a) ,”Salyane “TDVİA,İstanbul c.36. 59-60.
- BOSTAN, İdris ,(2020),Osmanlılar Niçin Kalyon İnşasından Bir Süre İçin Vazgeçtiler? (1656-1682), Tarih Dergisi - Turkish Journal of History, 71 (2020/1): 223-238.
- BRUYN, Cornelis de.(1714) , Voyage au Levant, c'est-à-dire, dans les principaux endroits de l'Asie Mineure, dans les isles de Chio, Rhodes, et Chypre et.c., Paris: Guillaume Cavelier.
- CHOISEUL-GOUFFIER, Marie-Gabriel-Auguste-Florent, comte de,(1782), Voyage pittoresque de la Grèce 1752-1817,France.
- CIPOLLA, Carlo M.(2003),Yelken ve Top, Çev. Aslı Kayabal, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- CUINET, Vital ,(1892) , La Turque D'asie, Paris.
- ÇETİN, Birol,(2002), Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknolojinin Takibi,(1700–1900),Türkler Ansiklopedisi, Cilt. VI,812–821,Ankara.
- ÇIRPAN, Mustafa ,(2020),“Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler” Sayı 19, Gidb Dergi,41-58.
- DELIS, A. (2012), “Mediterranean Wooden Shipbuilding in the Nineteenth Century: Production, Productivity and Ship Types in Comparative Perspective”. Cahiers de la Mediterranee 84: 349-366.
- DERELİ, Muharrem Sinan ,(2010),XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi Ve Osmanlı Kalyonları,Yüksek Lisans Tezi, İstanbul üniversitesi, İstanbul.
- DURAN, Faik Sabri, (1996),Büyük Atlas, İstanbul: Kanaat Yayınları.
- ERKAL ,Mehmet,(1993),”Cizye”, TDVİA, İstanbul,c.8, 42-45.
- GENCER, A. İ. (2001), Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867), Ankara: TTK Yayınları.
- GUILMARTIN, John,F (2010),Kalyonlar ve Kadırgalar, Çev: Ali Özdamar,İstanbul: Kitapevi Yayınları.
- GÜLERYÜZ, A. (2004). Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken-Mikyas-ı sefain -Ottoman Sailing Ships From Galleys To Galleons And Particulars Of Ships And Their Equipment. Beyoğlu-İstanbul: Denizler Kitabevi, 31-63.
- HINZ, W. (1990), İslam'da Ölçü Sistemleri, Çev Acar Sevim, İstanbul: İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- İŞBİLİR, Ömer, (2016),”Kalebend”, TDVİA, İstanbul,cild EK-2 , 5-7 ,
- KARAHAN, Ali,(2019), Çeşme Vak'ası Sonrası Osmanlı Donanmasında Kalyonlar (1770-1789), Ç a n a k k a l e A r a ş t ı r m a l a r ı T ü r k Y ı l l ı ğ ı, Yıl 17, Bahar 2019, Sayı 26, 111-130.
- KARAL, Enver Ziya,(1988),Selim III' ün Hattı Hümayunları- Nizam-ı Cedit- 1789- 1807, Ankara: TTK Yayınları.
- KIEL ,Machiel, (2008), “Rodos “ ,TDVİA,İstanbul ,c -35. 155-158.
- KILIÇ, Orhan, (2007),”Ocaklık” , TDVİA,İstanbul ,c 33. 317-318.
- KOCAOĞLU, B. (2019),” Osmanlı Devleti'nde Gemi Kazaları ve Devletin Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856)” Tarih ve Gelecek Dergisi, 5(2), 189-198.
- Mufassal Osmanlı Tarihi (1955),Cilt. III, İstanbul.

- ÖRENÇ, Ali Fuat, (2006),“Mutasarrıf“ TDVİA,İstanbul,c. 31, 377-379.
- ÖZVAR, Erol,(2013), “Voyvoda”, TDVİA, İstanbul, c.43, 129-131.
- ÖZKAYA ,Yücel,(1985) ,Osmanlı İmparatorluğu'nda Ayanlık,Ankara: TTK Yayınları.
- ÖZDEMİR, Şenay, (2006),“Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dahışlar”, OTAM, S.19, Ankara, 2006,365-380.
- ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Şenay , (2010),“Osmanlı’da Gemilerin Denize İndirilmesi “Sosyal Bilimler 8/1, Sosyal Bilimler, S.B.E. , Celal Bayar Üniversitesi, Yıl, Cilt: 8 Sayı: 1, 15-36.
- PANZAC, Daniel, (2009) .”Osmanlı Donanması Başlangıcından Nizamı Cedide Kadar 14 ve 18. Yüzyıllar “,Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri- Gemiler, Efsaneler, Denizciler,The Logbook of the Ottoman Navy- Ships, Legends, Sailors,yay: Ekrem Işın, İstanbul: Suna ve İnan Kıraç Vakfı Pera Müzesi , 16-32.
- PANZAC, Daniel, (2020),Osmanlı Donanması(1572-1923),Çev: Ahmet Maden-Sertaç Canpolat,İstanbul: İş Bankası Yayınları.
- SAHİLLİOĞLU,Halil,(1991),”Avarız “,TDVİA, İstanbul, c. 4. 108-109.
- SUNAR ,Mehmet Mert,(2012),”Ulufe “,TDVİA,İstanbul ,C. 42,124-126
- ŞAKİROĞLU, Mahmut ,(1993),“Cezâyir-ı Bahr-ı Sefid” ,TDVİA, İstanbul C.7, 500-501.
- ŞEMSETTİN SAMİ ,(1306),Kâmûsü’l-A‘lâm, Cilt 3, İstanbul.
- TAŞ, Mehmet, (2018),”18.yüzyılda Osmanlı donanmasında kullanılan yelken bezi türleri ve miktarları”,Social Sciences Studies Journal, Vol:4, Issue:19,2304-2320.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı ,(1988),Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Ankara: TTK Yayınları.
- ÜSTÜNER, Ahmet, (2019),“1770 Çeşme Vakasında Batıklar Meselesi”, History Studies, 11/6, Aralık 2019, 1875-1902.
- ÜNAL, A ,(2002),“XVI. ve XVII.Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz, Ege Adaları) ya da Kapudan Paşa Eyaleti “, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi , 1 (12) : 251-261.
- ÜNEN, Uğur, (2013),XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın, Yüksek Lisans Tezi.
- ZORLU, Tuncay, (2007-2008) “Osmanlı Teknoloji Tarihinden Bir Kesit: Gemi İndirme Yöntemleri”, Osmanlı Bilimi Araştırmaları IX/1-2 (2007-2008) , 89-99.