

Makale Bilgisi: Adıyeke, B. (2025). İnebahtı Deniz Savaşı'nın Venedik Ekonomisi Üzerindeki Etkisi. DEÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt:12, Sayı:1, ss.227-246	Article Info: Adıyeke, B. (2025). The Impact of the Battle of Lepanto on the Venetian Economy. DEU Journal of Humanities, Volume:12, Issue:1, pp.227-246
Kategori: Araştırma Makalesi	Category: Research Article
DOI: 10.69878/deuefad.1562687	DOI: 10.69878/deuefad.1562687
Gönderildiği Tarih: 07.10.2024	Date Submitted: 07.10.2024
Kabul Edildiği Tarih: 15.11.2024	Date Accepted: 15.11.2024

İNEBAHTI DENİZ SAVAŞI'NIN VENEDİK EKONOMİSİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Bahtınur Adıyeke*

ÖZ

İnebahtı Deniz Savaşı, Venedik Cumhuriyeti için dönüm noktası olmuştur. Venedik, erken dönemde Osmanlı Devleti donanması karşısında yeterli stratejiye sahip olmamakla birlikte, Chioggia Savaşı'nın (Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, s. 178) ardından Osmanlıların Adriyatik'teki nüfuzunun artmasıyla karşı karşıya kalmıştır.¹

1537-1538 savaşını sona erdirmek için 1540'ta imzalanan ahidname Osmanlılar Orta Akdeniz'de egemenlik kurmaya çalışırken, Venedik bu dönemde ciddi toprak kayıpları yaşamış ve ekonomik olarak zor durumda kalmıştır. İnebahtı Deniz Savaşı'nın maliyeti ve veba salgını, Venedik'in denizcilik ve ticaretteki altın çağını sona ermesine yol açmış, ticaret filosunun düşüşü büyük okyanus keşifleri ve Levant'taki Osmanlı etkisi gibi faktörlerle daha da pekişmiştir. Venedik'in ticari kadirge sayısının azalması ve savaş filosuna odaklanması, devletin gemi inşa etme politikalarında etkili olmuştur. 16. yüzyıl boyunca savaşlar, korsanlar, kiralanan filolar ve iklim değişiklikleri gibi birçok faktör, Venedik'in gemi inşa sürecini etkilemiştir. İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra Osmanlı donanmasının hızla toparlanması, Venedik'i her an hazır olmaya zorlamış ve askeri kadirge üretimi öncelik haline gelmiştir. 1606 yılına gelindiğinde Venedik'teki tüccar gemilerinin bir kısmı yabancı üretime aitken, Venedik Tersanesi askeri kadirge üretimine yoğunlaşmıştır. Ancak İnebahtı Deniz Savaşı sonrası dönemde kadirge üretiminde bir

* Dr., bahtinurgulmez@windowslive.com, ORCID: 0000-0003-3749-1344

¹ Venedik topraklarına körfezden gelirken dört tane boğaz vardı. Bunlardan biri Chioggia bölgesiydi. Bu bölgenin adı Kitabı Bahriye'de Porto Göze olarak geçmektedir. Kitapta bu bölgenin Chioggia olduğunun anlaşılması oldukça güçlü. Kitapta verilen coğrafi konum ve nehirlerle göre burasının Chioggia olduğu tespit edilmiştir. Piri Reis bu bölgeyi kitabında şu şekilde tarif etmiştir. "Porto dö Melok boğazının lodos tarafından barçaların girebileceği boğaza Porto Göze denir. Bu boğazın içindeki sığlarda bir kale vardır. İşte bu kaleye göze denir. Kale ile Venedik arası poyraz istikametinde otuz mildir. Göze'nin yine lodos tarafında kanal de Borondole denen bir boğaz vardır" (Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, s. 178).

duraklama da yaşanmıştır. Kalyon inşa etme süreci belirtilen sebepler dolasıyla sürekli ertelenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Venedik, Kalyon, Kadırga, İnebahtı Deniz Savaşı, Gemi İnşa Teknolojisi, Ekonomi

THE IMPACT OF THE BATTLE OF LEPANTO ON THE VENETIAN ECONOMY

ABSTRACT

The Battle of Lepanto was a turning point for the Republic of Venice. Despite lacking sufficient strategy against the Ottoman Empire's navy in the early period. Venice faced increased Ottoman influence in the Adriatic following the Battle of 1537-1540. The capitulations signed to end the war of 1537–1540 allowed the Ottomans to establish dominance in the Eastern Mediterranean, during which Venice suffered significant territorial losses and economic difficulties. The cost of the Battle of Lepanto and a subsequent plague led to the end of Venice's golden age in maritime trade and commerce. The decline of its trading fleet was further compounded by major oceanic explorations and the increasing Ottoman influence in the Levant. The reduction in the number of Venetian commercial galleys and the shift towards focusing on the war fleet influenced the state's shipbuilding policies. Throughout the 16th century, wars, piracy, hired fleets, and climate changes affected Venice's shipbuilding process. The rapid recovery of the Ottoman navy after the Battle of Lepanto forced Venice to always be prepared, making military galley production a priority. By 1606, while some of Venice's merchant ships were of foreign origin, the Venetian Arsenal concentrated on military galley production. However, there was also stagnation in galley production in the post-Lepanto period, and the process of building galleons was continuously postponed due to the mentioned reasons.

Keywords: Venice, Galleon, Galley, Battle of Lepanto, Shipbuilding Technology, Economy

1.GİRİŞ

Venedik Cumhuriyeti'nin 14. yüzyıldan 15. yüzyıla geçerken özellikle Akdeniz'de Osmanlı Devleti donanması konusunda yeterince farkındalığa ve stratejiye sahip olduğu söylenemez. Akdeniz'deki dengelerde Ceneviz, Katalanlar ve Bizans'ın hareketleri Venedik için daha mühimdi. Daha sonra Osmanlılar karşısındaki tepkileri, mali zorluklar nedeni ile özellikle Balkanlardaki ilerlemeleri düzensiz girişimler ile gerçekleşti. Denizlerde de bu süreçte Cenevizliler ile bir mücadele söz konusuydu Venedik, Osmanlıların Balkanlar'daki ilerlemesinin beraberinde getirdiği risklerin de farkındaydı ve bu duruma karşı da önlemler alacaktı. Stratejisi genellikle savunmaya yönelikti. Çanakkale Boğazı girişindeki, Ege ve Adriyatik için de kilit nokta olan Bozcaada'yı elinde tutmaya ve Yunanistan'a doğru yerleşmeye çalışmıştı. Bu bağlamda Dıraç, İşkodra ve Korfu'yu da elinde

tutmak istedi. Mora ve Eğriboz'da da konumlarını güçlendirmesi bu açıdan manidardı. Venedik bu süreci 15. yüzyılda Veneto ve Friuli'deki tamamlayıcı fetihlerine paralel olarak, Dalmaçya şehirlerini de yeniden fethederek bir bütünlük sağlama çabasındaydı. Venedik'in Karadeniz'de yaptığı uluslararası ticaretin düşüşü Osmanlıların, Balkanlarda olması ile bağlantılıydı (Tenenti, 1999, s. 30). Osmanlılar bu yüzyılda henüz güçlü bir filoya sahip değildi ve Venedikliler de bir mücadele olduğunda ya da üzerlerine bir güç gönderildiğinde onları yenebileceklerini düşünmekteydi. Bu süreçte belirli korsanlık faaliyetleri vardı ve rahatsız edici olsa da bu duruma sistematik bir karşılık vermek oldukça yüksek maliyetli bir işti. Adriyatik'te böylesine karışık bir dizi denizcilik sorunuyla karşı karşıya kalan Venedik, uzmanlaşma ya da zımni bir anlayış ile oldukça etkisiz çapraz bir taktik benimsedi. 14. yüzyılda Chioggia Savaşı Venedik lehine oldu (Lane, 1973, s. 146, 149). Cenevizliler Levant bölgesinden geri çekildi.¹ Osmanlılar ön plana çıkmaya başladı ve bu dönemde Adriyatik'te güçlü bir şekilde nüfuz etmişti (Tenenti, 1999, s. 27, 28). 1537-1538 savaşını sona erdirmek için 1540'ta imzalanan ahidname ardından Osmanlı İmparatorluğu, Doğu Akdeniz sularında egemenliğini kurmaya çalıştı. Osmanlı ve Venedik bu egemenlik sürecinde askeri filolar ve korsanlık faaliyetleri konusunda yapılan barış anlaşması ihlalleri sebebiyle birbirlerini suçladılar. Uzun süren bu kriz Adriyatik Denizi'nde Uskokların yükselmesi ile Doğu Akdeniz'de hissedildi, İstanbul'daki baylos, Osmanlılardan ikili anlaşmalarda kabul edildiği gibi denizleri daha iyi korumalarını istedi. İhlaller sebebi ile en çok zarar gören Venedik gemileriydi, kaptanlar sürekli tahriklere maruz kaldı. 1563 yılında Domenico di Rossi'nin kaptanlığını yaptığı Fabiana gemisi Mesina fenerinin yanında Turgut Reis tarafından saldırıya uğradı. Bir cephane deposunu vurdu, gemi yanmaya başladı ve daha sonra battı. Eşyalara el konulması, gemilerin ekipmanları, köleleştirilen denizciler veya daha kötü kaderle karşılaşanların raporları neredeyse günlük olarak yönetime ulaşıyordu (Gluzman, 2021, s. 342). Bu faaliyetler karşısındaki Venedik merkezinin cevabı diplomatik ve savunmacıydı (Pryor, 2004, s. 179).

Açıkça görülen, Osmanlılarla bir silahlı çatışma korkusu Venedik'i uzun süren tahribatlara karşı herhangi bir kesin önlem almaktan alıkoymuştu. Bunun ardından, Venedik'te büyük ölçekli tahkimat projeleri ve askerlerin seferberliği durumu izledi. Özellikle Venedik'in Osmanlı karşısında yaşadığı toprak kayıpları 1568 yılında Vincenzo Moresini'nin *savio di terraferma* olarak yaptığı bir konuşmaya yansdı. Senatörlerini, Venedik'in topraklarının savunması için önemli miktarda fon ayırmaya ikna etmeyi amaçlayan Moresini, Kıbrıs'ın kaybedilmesinin Venedik'te vergi gelirleri de dahil olmak üzere tüm yönleriyle gemi endüstrisine son vereceğini belirtmekteydi

¹ Bu dönemde Venedik'in geleneksel rakibi Ceneviz'di. 1495-1498 diğer ülkeler ile olan siyasi durumlarından dolayı Venedik tüm dikkatini Türklerin saldırılarına veremedi (Gluzman, 2021, s. 342, 343).

(Gluzman, 2021, s. 342, 343). 1538 yılında Preveze Deniz Savaşı'nın Venedik üzerinde ciddi sonuçları ve ardından gelen barış dönemi ile tüm Venedik denetimindeki deniz aşırı bölgelerin tekrar tahkim edilmesi politikası daha iddialı hale geldi (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 11). Barış zamanlarında donanmaya yapılan yatırımlar da büyük ölçüde arttı (Zan, 2004, s. 145, 175; Romano, 1968, s. 68). 30 Ağustos 1570 tarihli belgeye göre 1545 yılında 100 kadirga rezervinin gündeme gelmesi kereste ihtiyacının aciliyetini gösterdi (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 11). 100 kadirga rezervi demek ortalama 20.000 kürek ihtiyacı demektir. Kürek olmadan güçlü bir donanmadan söz edilemezdi. Bu durum yine maliyetlerin artması demektir. Bu 100 kadirga rezervini açıklamak gerekirse, Venedik Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti karşısında her an hazır olabilmek adına tersanede donanımları tam olarak yapılmadan özellikle hafif kadirga iskeletlerini bulundurma kararı aldı. İnce filo her yıl tersanede Osmanlı Devleti ile her an çıkabilecek olan bir savaşa göre hazır bekletilecekti. Kararın ne kadar uygulanabildiği ayrıca tartışmaya açıktı. Kararın uygulanamamasındaki sebep yine ekonomik nedenlerdi. 100 kadirga rezervi bu yıldan sonra sürekli gündemde olsa da ekonomik sebepler dolayısıyla uygulanabilmesi kimi yıllarda zaman alırken kimi yıllarda uygulanamadığında nedenleri konusunda araştırma ihtiyacı duyuldu. Buna göre 1545 yılına kadar ortalama olarak inşa faaliyetleri 50 adet hafif kadirga ve 6 adet büyük kadirga inşası etrafına gelişti. Bu sayılar 1565 yılına geldiğinde ikiye katlandı. 100 adet hafif kadirga ve 12 adet büyük kadirga yapıldı. Büyük kadirgalar ihtiyaç durumunda tüccar gemisinden askeri gemiye çevrilebilmekteydi. Amaç, kadirga hızını kalyonun ağır silahlarıyla birleştirmektir. Bu periyot 1633 yılına kadar sürmüştü (Zan, 2004, s. 145, 175).

Venedik'in denizcilik ve ticaretteki altın çağı İnebahtı Deniz Savaşı ve Kıbrıs'ın kaybıyla aniden sona erdi ve bir daha hiçbir zaman eski dönemleri gibi toparlanamadı (Gluzman, 2021, s. 331). Bu sebeple Venedik'in denizdeki durumuna kesin bir kırılma noktası 1570-1577 yılları arasında gerçekleşti. İnebahtı Deniz Savaşı'nın maliyetinin yüksek olması yanında veba, nüfusun büyük bir bölümünü etkiledi. Bu durum Venedik için Akdeniz ticari faaliyetlerinin düşüşü demektir.² Bu gemi inşa faaliyetlerine yansıdı. Gemi inşa faaliyetlerinde zorlanmasında mürettebat sorunları ve kereste ikmali gibi birçok farklı etken de rol oynamaktaydı (Lane, 1933, s. 233, 235). Tarihçiler tarafından Venedik Cumhuriyeti'nin düşüşü ve ticaret filosunun gücünün azalması üç ana faktöre bağlanmaktadır. Büyük okyanus keşifleri, Levant'taki Osmanlı etkisi ve tüccar kadirgası hat sisteminden vazgeçilmesidir. Venedik'in düşüşü konusundaki bu üç faktörün kabul edilmesi anlayışı 20. yüzyıla kadar devam etmiştir. Yeni arşiv çalışmaları ile Venedik tarihinin

² Devlet tersanesi ve özel tersanenin meşre talebini karşılamak zordu. Yurt dışından kereste almak yurt dışından gemi satın almanın da ilk adımı oldu. Bu adım 1590 sonrasında atıldı (Lane, 1933, s. 235).

sadece deniz üzerinden değerlendirilmesinin yanlış olduğu üzerinde de durulmuştu. Ayrıca deniz üzerinden yazılan tarih konusunda da kimi eksikler bulundu. Özellikle Lane, Portekizlilerin keşiflerinin Venedik ticaretine etkilerinin sıklıkla yanlış yansıtıldığını vurgulamış ve uzmanların ince kadirgalar ve büyük ticaret kadirgaları arasındaki farkı ayırt etme başarısızlığını eleştirmişti. Tarihçilerin, kadirga konvoylarının büyüme veya düşüşünü, Venedik deniz taşımacılığı ve baharat ticareti genelindeki büyüme veya düşüşle karıştırdığını belirtmişti. Lane'e göre, tüccar kadirgalarının etkinliğinin 16. yüzyılın ilk yarısında Venedik ticaretinde bir azalmayla doğrudan ilişkili değildi (Gluzman, 2021, s. 357). Kısaca Venedik ticaret kadirgalarının sayısının azalması ile Venedik'in 16. yüzyılın ilk yarısındaki ticaretinin azalması anlamına gelmemektedir. Bu olaylar çerçevesinde bunun birçok nedeni vardı. Bu noktada ticaret kadirgaları ile devletin savaş filosu inşası, onların kullanım alanları titizlikle ayırt edilmeli bu konunun altı ayrıca çizilmelidir.

2. İnebahtı Deniz Savaşı Sonrası Venedik Tersanesinde Gemi Yapımı

Venedik Cumhuriyeti'nin ince donanması konusunda İnebahtı Deniz Savaşı'nın gerçekleştiği tarihten sonraya baktığımızda yaşadığı değişimi ve neden kadirgada ısrar ettiği daha net anlaşılmaktadır. 1606 yılında Venedik'te yuvarlak gemi olarak ele alabileceğimiz tüccar gemilerinin en az yarısı yabancı üretime aitti. Bu anlamda ticari kalyon adına tersanesinde yeterince üretim yoktu zaten tersanesinin durumu kalyon üretmeye uygun değildi. Diğer bir ana neden Cumhuriyetin askeri kadirga üretimiydi. Devlet daha çok askeri üretim üzerinde duruyordu ve düzen kadirga üretimi üzerine kuruluydu. Tersane, Cumhuriyetin askeri kararlarından doğal olarak etkileniyordu. Gemilerin rezerv tutulması kararı (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 43) kalafatlanmaya hazır olması yani savaşa her an hazır olması, teçhizatlı ve silahlı hazır beklemesi bu durumda etkiliydi. Bu çerçevede Avrupa devletlerinin dünyasında diğer filolarının hiçbirinde bulunmayan şekilde 100 hafif kadirga ve 12 büyük kadirga yapımı kararı alındı. Karar, İnebahtı Deniz Savaşı'ndan hemen sonra alındı. Çünkü savaştan sonra Osmanlı Devleti kısa sürede yeni bir donanma hazırlamıştı. Bu durum karşısında Venedik, Osmanlı donanması karşısında her an hazır olmalıydı ve 100 kadirga rezervinin bakımı Venedik Tersanesi'nin en öncelikli inşaa faaliyeti oldu (Zan, 2004, s. 149). Belgelerde de bu durum açıkça görülmektedir. Venedik tersanesinde kadirga üretimi artmıştı (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 43).³ 1573 yılında Venedik 23.000 piyade asker bulunan 130 kadirgayı denize çıkarmıştı. Bu sayı Osmanlı donanmasının yarısı büyüklüğünde bir donanmayı elinde bulundurmak demekti ve imparatorluk terraferma ve lagünü en modern malzemelerle donatıyordu (Hanlon, 2014, s. 2-8). Ancak İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra

³ 13 Eylül 1577 tarihli belgeye göre 100 hafif kadirga ve 12 büyük kadirga inşasına karar verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 43).

kadırga üretiminde bir duraklama olduğu da açıktı. Savaş öncesi ve sonrasındaki inşa çalışmaları bütçeyi etkilemişti (Zan, Rossi, Zambon, 2006, s. 388). İnşa faaliyetlerinin durduğunu söylememekle birlikte 1556 ve 1573 yılları arasındaki yoğunluğun devam etmediği de açıktı (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 11; A.S.V.e, Senato Mar reg. 39).⁴ 17. yüzyılda kadırga inşasına dair faaliyetler de bunu göstermekteydi (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 14).⁵ Venedik için İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra aktif çatışma ya da saldırıdan ziyade daha durağan bir pozisyonda beklemek ve düzeni bozmamak asıl amaç oldu.⁶ Kalyonların kullanılma amaçları ve temel görevleri savunma olan Venedik, gemilerdeki toplarını da Osmanlı ilerlemesi sırasında bütünlüğü bozmak için kullandı. Çünkü Akdeniz gibi değişken rüzgarlara sahip bir denizde bu gemilerin bağımsız bir şekilde hareket etme yetenekleri kadırgalara göre yavaştı ve süratli değildi (Candiani, 2009, s. 8).

⁴ 27 Şubat 1556-57, 13 Mayıs 1558, 13 Kasım 1563, 29 Kasım 1565, 1 Mart 1570 yılında ve 15 Nisan 1569 tarihli belgelere göre Kıbrıs'ın güçlendirilmesi için yardım ve hazırlıklar yapıldı. Buna göre kalenin onarımı için 100 duka altın, 25 arkebüz, çok sayıda miğfer ve göğüs zırhı, 50 adet kılıç, 2 fiç barutun gönderilmesi için patronilere emir verildi. Ayrıca kalede bulunan askerlere zamanında ödeme yapılabilmesi adına iki ödemeyi karşılayacak iki bin *cechini-zecchino* yani altın gönderildi. Yine aynı tarihte Korfu yönetimine Türklerin bir hazırlık yapmadığını, bu yıl çıkacak bir ordusu olduğuna dair balyostan bir haber alınmadığını, bu yüzden el altında bulunan piyadelerden bir kısmına ihtiyaç kalmadığı yazıldı. Buna göre 400 kadar olan piyade sayısı iyiler kalmak şartı ile 300'e düşürülmesi istendi. Diğerlerine yolluk verilip evlerine gitmesi söylenecekti (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 11).

⁵ 20 Kasım 1625 tarihli belgeye göre 12 adet ince kadırga yapımı; 27 Mart 1629 yılındaki belgeye göre 12 adet ince kadırga; 8 Ocak 1647 yılındaki belgeye göre 48-10 adet ince kadırga yapımı, 15 Temmuz 1651 yılındaki belgeye göre 20 ince kadırga inşası oldu. 20 kadırga yapımı en son istenen en fazla kadırga sayısına denk gelmişti. Azalmanın olmasında kereste eksikliği, maliyetlerin artması ve ithal gemilere başvurulması etkili oldu. Kadırga üretimini etkileyen ve düşüren dönüm noktası aslında Girit Savaşı'ydı. Buradaki kadırga üretiminin altını şu şekilde ayrıca çizmek gerekmektedir. Bu kadırgalar ince kadırgalardır. İnce kadırgalar donanmada yerini korumuş olsa da büyük kadırgaların üretimi yani mavnaların üretimi ve dışarıdan yelkenlilerin kiralanması durumu bu dönemde ön plana çıkmıştır. Mora Fatihi olarak adlandırılan, Francesco Morosini geleneksel bir komutandı. Ona göre ince kadırgalar bir savaş filosunun vurucu gücüydü. Bu dönemde ince kadırgalarda bir artış yaşansa da süreç geçici ve dönemsel olmuştu. Bu durumda etkili olan kişi Morosini oldu. Savaş ardından büyük kadırgalar ve yelkenlilere olan eğilim devam etti (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 14).

⁶ Başta Venedik olmak üzere İspanya, Papalık, Portekiz, Floransa, Fransa ve Malta donanmalarında oluşan Müttefik Avrupa donanması ile Osmanlı donanması arasında 7 Ekim 1571'de cereyan eden savaşın seyri önemliydi (Bostan, 2000, s. 287, 289). Ayrıca bu konuya dair çalışma İnebahtı Savaşı'nın 450. yılı münasebetiyle konuyu etraflica incelemek üzere düzenlenen çalışmaya sunulan bildiriler geliştirilerek birer makale halinde Tarih Dergisi, (2022), sayı 76'da yayınlanmıştır. Konuya dair daha ayrıntılı bilgiler bu makalelerde yer almaktadır.

Ayrıca düşük manevra kabiliyetlerinin sonuçlarından biri de gemi üzerindeki topların etkili bir şekilde kullanılamaması olmuştu. Bu yüzden de kürekli kalyonlar inşa etme fikri ortaya çıktı. Böylece çeviklik özelliği kazandırılacak ve toplar istenilen yönde kullanılabilecekti (Concina, 1990, s. 124).

Venedik'in kürekli ve yelkenli gemi konusunda daha önce birkaç başarısız girişimi olmuştu. Vettor Fausto'nun inşa ettiği quinquere denize açılrsa da devrilme korkusu ile az kullanıldı (Eliav, 2012, s. 285, 300; Lane, 1992, s. 32, 64).⁷ Bu gemilerin yanında herhangi bir kalyon ya da farklı gemi türü inşası kararı alınmadı. Bir kalyon inşa edilmeye karar verildiğinde bu tersanede önemli tartışmalara sebep oluyordu, inşasına onay verilmiş olsa bile erteleme ve engelleme girişimleri sıkça başarılı olmaktaydı. Büyük kadirgalar ile güçlü bir rekabet içerisindeydi. Özellikle büyük kadirgalardan mavnalar ortaya çıkınca şansı oldukça azalmıştı. Büyük kadirga ve mavnalar kalyonların varlığını sorgulatır hale getirdi. Çünkü mavnalar 16. yüzyılda yelken avantajlarını kürek avantajları ile birleştirdi. Ayrıca ateşli silah sayısından da ödün vermedi. Bu durum 17. yüzyıla kadar devam etti. Özellikle İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra mavnalar tersanenin en prestijli gemi üretimi olarak ön plana çıktı. Mavnaların sorgulandığı tek nokta ticari anlamda kullanımı, özellikle korsanlara karşı ne kadar etkili olduğu konusu idi. Bu sebeple 1601 yılında bir kalyon inşa edilmeye karar verildi. Amaç hem ticaret filosunu korumak hem de savaş zamanında kullanmaktı. Bu kalyon San Domenico di Castello'da bulunan bir özel tersanede inşa edildi. Çünkü kalyon merkez tersane içerisinde inşa edilirse boyutlarının büyük olması sebebi ile tersane kanalından çıkması mümkün değildi. Ancak bu kalyonun denize indirilmesi 1607 yılını buldu. Kullanımı çok uzun sürmedi ve 1609 yılına kadar hizmet vermiş olsa da işletme maliyetleri sebebi ile kullanımından vazgeçildi. 1616 yılında satışa çıkarılan bu kalyon Doğu Akdeniz'de ticaret ile ilgilenen Almerigo Balbi tarafından satın alındı (Candiani, 2009, s. 6, 10) ve 1621 yılında bir yangında yok oldu (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 14).⁸

⁷ Venedik Cumhuriyeti, Akdeniz'deki deniz gücünü yeniden kazanmak için Venedik gemi ustalarını savaş kadirgaları için yeni tasarımlar sunmaya teşvik etti. Bu konuda deneyimli bir gemi yapımcısı değil, Yunan dil ve edebiyatı profesörü olan Vettor Fausto (1490-1546) adlı biri ön plana çıktı. 1529 yılında, Fausto quinquere'ye dayanan bir quinquere mis inşa etti. Bu kadirga modeli Romalılar tarafından savaşlarda kullanılan gemiye dayanıyordu. İnşa şekli, hesaplamaları eski Yunan kaynaklarından bulundu (Lane 1992, s. 32, 64).

⁸ 28 Haziran 1621 tarihli belgede yangından doğan zararın limandan kaldırılmasına dair bilgiler yer almaktadır. 1 Temmuz 1621 tarihindeki belgeye göre kalyonun kaldırılması için Provveditori ve Patroni görevlendirildi. Masraflar belirlendi ve maliyetleri kayıt altına alındı (A.S.V.e, Patroni e Provveditori, reg. 14).

Venedik'te kalyon inşası konusunda kararsızlıklar ve tartışmalar sürekli devam ettiği anlaşılmaktaydı.⁹ 1660 yılında Venedik Devleti kalyon inşa girişimleri konusunda ciddi kararlar aldı. Bu yıldan önce de kalyon inşa etme girişimleri mevcut ise de başarılı olmamıştı. 17. yüzyılın son çeyreğine kadar yönetim birtakım adımlar atmış olsa da tersanede ciddi anlamda bir kalyon inşa etme girişimi görülmemektedir. Yönetimin kalyon inşa etmekten ziyade bu gemileri kiralama mantıkları vardı. Savaş dönemlerinde gerektiğinde bu gemiler top ile donatılarak filo destekte bulunurdu. Ancak bu kez de filo ile aralarında koordinasyon sorunları ortaya çıktı (Candiani, 2009 s. 116, 162)

Venedik Cumhuriyet için ince donanma olarak adlandırılan savaş kadirgaları öncelikliydi. Savaş kadirgaları yanı sıra inşa faaliyetlerinin ve teknolojinin gelişmesi ile mavnalar tersanede inşa edilen ana gemiler oldu. Venedik için kalyon inşa etmek öncelikli olarak ticari amaçları içindi. Çünkü bu gemiler savaş zamanlarında hemen değiştirilerek toplar ile ince donanmasına eşlik etti. Barış dönemlerinde de ticari faaliyetler için kullanıldı (A.S.V.e., Senato Mar, Filze. 549; Candiani, 2009, s. 262, 265, 314, 325).¹⁰ Görüldüğü üzere askeri ve siyasi anlamda kürekli gemiler konusunda Venedik'in tercihleri açıktı. Yelkenli gemiler konusunda ise diğer batılı güçler örnek teşkil etti ve Venedik bu aşamada onlardan birkaç on yıl geride kaldı. Bu gemileri kullansa da bazı zorluklar, uyumsuzluklar ve belirsizlikler yaşadı. Bu durum 17. yüzyılın ortalarında Girit seferi sebebiyle kalyon dönemini başlatan Osmanlı uygulamalarında da görülmektedir (Bostan, 2024, s. 86).

Kalyon inşa etme görevi devlet tersanesinden ziyade özel tersanelerin görevi olarak görüldü ve bu konuda devletin teşvikleri vardı. Bu teşvikler giderek maddi zorluklardan ve kereste temini gibi problemlerden dolayı azaldı. Venedikli armatörler bu yüzden inşa etme sürecinden ziyade bu gemileri dışarıdan satın almaya başladı, bu daha karlı bir girişimdi. Özellikle

⁹ Provveditore Nicolo Contarini ve Patroni Girolamo Morosini tarafından inşa edilen kalyonların sorunu, uzunlukları kabul edildi. Bu sebeple boyları uzatıldı. 24 metreden ortalama 33 metreye, kapasitesi de 500 bottiden 800 bottiye çıkarıldı. Yeni bir gemi inşa etmektense boylarının uzatılıp revize edilmesi daha az maliyetliydi. Yeni bir inşa işinin maliyeti 26 bin duka iken yenileme için 12 bin duka yeterliydi. 1618 yılındaki Ossuna Dükü'ne karşı olan çatışmada büyük ölçekte kiralanmış gemiler vardı. Bunlar Venedikli armatörlere ait değildi. Hollanda gibi yabancı tarafların mülkiyetine aitti. 40 kadar yelkenliden yalnızca 2 adeti Venedik Devleti'ne aitti. Çatışmadan sonra hizmette kalan 8 geminin 6 adeti Hollanda kökenliydi (Candiani, 2009 s. 13).

¹⁰ 23 Mart 1666 tarihli belgeye göre yelkenli gemi inşası meşe ağaçlarının eksikliklerine karşın başlamış olsa da ince kadirga taraftarlarının ön planda olması ve onların geleneksel tutumları ile malzeme eksikliği gibi sebepler kalyon inşasını bir adım geri de bırakacaktı. Ancak bu dönemden sonra 18. yüzyıla adım atarken Venedik'te yelkenlilerin gerekli değeri gördüğü açıktı (A.S.V.e., Senato Mar, Filze. 549).

dışarıdan kalyon ithalatı konusunda Hollanda tercih edildi. 17. yüzyılın ortalarından itibaren dışarıdan gemi ithalatı resmi olarak ciddi şekilde desteklenmişti (Lane, 1992, s. 23; Luzzatto, 1925, s. 381, 400). Tüm bunlar olurken üstüne Osmanlı tehdidi, bir yelkenliye harcanan maliyeti sorgulattır hale getiren diğer bir nedendi. Düşman kapıdaydı ve kalyon inşası ile uğraşmak, komutanlar, gemi inşası ile uğraşan ve tersanede daha çok kadirğa üzerinde uzmanlıkları olan ustalar için yersiz gelmekteydi. Kalyonun bu görevi rahatlıkla ve hatta daha yararlı bir şekilde ince donanma ve mavnalar tarafından üstelik daha az maliyet ile görülmekteydi.

İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra Venedik'in yaşadığı değişiklikler kendisini kesin bir şekilde etkilemişti. Ayrıca 1575 yılından sonra Akdeniz'deki korsan sayısı büyük ölçüde arttı. Diğer yandan 1575-80 itibariyle İngiliz, Hollandalı ve Baltıklı korsanlar da Akdeniz'e gelmeye başladı ve bölgenin korsan savaşlarının şartları tamamen değişti. Venedik gemileri için hem güvensizliğin artması hem de rakiplerin çoğalması sonucunu doğurdu (Aymard, 1963, s. 220, 230). 1571 yılı teknolojik anlamda bir şeylerin tam anlamıyla değişmeye başladığı dönemdi. Bu dönemde ekonomik etkilerin de ön planda olması, özellikle yeni kıtadan gelen altın-gümüş akışının sonuçları gemilerin hangi boyutlarda yapılması gerektiğini etkilemişti. Ayrıca Venedik Devleti'nin Akdeniz'deki konumu ile Atlantik'te değişen durumlar birbirlerini etkilemeye başlamıştı. Genel olarak, 1571 tarihi ile Venedik'in gemi teknolojisi konusunda toparlanamadığı ve ekonominin de getirileri ile bir durağan döneme girdiği, etkinliğini kaybettiği dile getirilir. Bu arada, Osmanlı Devleti'nin almış olduğu İnebahtı Deniz Savaşı yenilgisi ve ardından hemen yeni bir donanma toparlayabilmesi için sahip olduğu kaynakların zenginliği döneme damgasını vuran bir şaşkınlık yaratmıştı. Büyük tonajlı gemiler krizi Venedik'te fiyatların zorlayıcı yükselişleriyle birlikte, özel kişilerin büyük gemi inşa ettirmeleri olanaksızlaşmıştı. Bu durum özellikle Osmanlı-Venedik savaşının bunalımından çıkılmaya başlandığı 1573 yılından itibaren belirgindi. Resmi bir belge bu durumu kesinleştirmektedir. "1573'den bugüne kadar (4 Kasım 1581) her şeyin fiyatı o kadar arttı ki, artık hiç kimse, herkesin bildiği gibi, bazı istisnalar dışında büyük gemiler inşa ettirerek macera aramak istemiyor; şu anda sadece yedi büyük gemimiz var." Bu tarihten sonra büyük gemi inşaatları ancak sürekli artmak zorunda olan devlet sübvansiyonlarıyla yapılabilir hale gelmişti. Bu sübvansiyonlar 500 botteden yukarı tekneler için 2.700 duka iken, 1581'de 3.500'e çıkmış, daha sonra da 4.000 ve 4.500'e ulaşmışlardı ki, bu 400 tonluk gemiler söz konusu olduğunda, ancak inşaat maliyetini karşılayabilmekteydi. 1590'lı yılların ötesinde, 800 ila 1.000 bottelik gemiler için sübvansiyonlar 10 bin dukaya kadar ulaşmaktaydı. Bu durum yüzyılın sonu için işaret ettiğimiz bir ekonomik bunalımdı (Braudel, 2017, s. 493, 494). Bu bağlamda İnebahtı Deniz Savaşı'nı ne Osmanlı Devleti kaybetmiş ne de Venedik Devleti

kazanmıştı. Sonuç olarak her iki devletin de mali kaynakları oldukça etkilenmişti.

3. İnebahtı Deniz Savaşı Sonrası Venedik Tersanesinde İşgücü ve Malzeme Meselesi

İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra Venedik'in gemi inşa faaliyetleri konusunda tersanede işgücünde de bir azalma görülmekteydi. Çünkü İnebahtı Deniz Savaşı'nın ardından iş gücünde azalma yaşanması hususunda önemli ölçüde Venedik'in payına düşen ganimet gemiler etkili oldu. Venedik, yeni gemi inşa etmek yerine Osmanlı gemilerinin onarılmasını uygun gördü ve bu gemiler uzun yıllar Venedik donanmasında kullanıldı. Aynı zamanda Senato, inşa faaliyetlerinde bulunan yeni usta-çıraklar yetiştirmek ve ödeme konusundaki kısıtlamaları gevşetmek için bir adım atmaması sebebiyle de uzman elemanların sayıları endişe verici bir şekilde azalmaya devam etti. Sonunda, Senato masraflarla yüzleşmek zorunda kaldı ve tersane işgücü kapılarını yeniden yeni çıraklara açtı (Davis, 1991, s. 16, 17; Lane, 1973, s. 384; Lane, 1992, s. 232). Fakat bu toparlanma sürecinde inşa faaliyetleri azalmış oldu. Yaşanan bu değişimlerin etkileri daha sonra hissedilecekti.

16. yüzyılın sonu ve 17. yüzyılın başlarında Venedik donanması mürettebat sıkıntısı yanında gemi yapımında kullanılan ağaç tedarikinde de zorlandı. Hükümetin, ormanları koruma politikası tedariki daha da zorlaştırıyordu. Senato, epey bir süre İnebahtı'da ganimet olarak ele geçen Türk gemilerinin revizyonu ve tamiri ile bu yüzden de idare etmişti. Tabi bu tercih zamanla tersane çalışanlarının sayısını azalttı. Tekrar gemi yapımı için harekete geçildiğinde, tersanenin çok sayıda kalifiye elemanı çoktan yer değiştirmişti. Bu yüzden Hollandalılar gemileri için Baltık ve İskandinav ormanlarını sömürürken, Venedik'teki evlerin ahşap tamiratları dahi gecikti. Armatörler bu süreçte kısıtlı da olsa Dalmaçya'daki Curzola adasından kereste temin edebildi (Knapton, 1986, s. 233).

Venedik Tersanesi'nin ana üretimi olan kadirgaların inşa aşamalarına baktığımızda kürekler konusundaki değişimler, 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'na denk düşmekteydi. Bu gelişme de yine ekonomiyi etkileyen faktörler arasında yer aldı. Venedik filosunun vurucu ana gücü olan ince kadirgalar konusunda tek küreğin birden fazla kişi tarafından çekilmesi sistemine geçişi görüldü. Bunun öncesinde her sıra için üç ya da daha fazla küreğin tek tek çekildiği *alla sensile* sisteminden *a scaloccio* sistemine tek bir küreğin birçok kişi tarafından çekilmesi sistemine geçiş yaşandı (Concina, 1984, s. 108, 116-119). İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra kürek ihtiyacında bir azalma görüldü. Bunun en büyük sebebi; kürek sisteminde yaşanan bu değişiklikti (Lane, 1992 s. 32).¹¹ Ancak kürek sayısında düşüş yaşansa da

¹¹ 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'nda galeazzeler sadece güçlerini ortaya koymadı, aynı zamanda onların zayıflıkları da ortaya çıktı. Rüzgâr olmazsa yelkenli gemiler

kereste ihtiyacında bir düşüş yaşanmamış aksine artmıştı. Çünkü mavnalar ve değişen kürek sistemi ile daha büyük küreklere ihtiyaç artmıştı. Büyük küreklerin maliyeti ve onların imal edilebileceği uzunluktaki keresteleri bulmak oldukça sıkıntılıydı. Kereste ihtiyacında olan artış maliyetlerin artması demekti ve kereste bulmak zaten oldukça güçtü. Bu ihtiyaç kolunda kürek siparişlerine dair birçok örnek mevcuttu. Özellikle İnebahtı Deniz Savaşı yıllarında bu yoğunluk ayrıca dikkat çekmekteydi. Girit başta olmak üzere birçok farklı ada için tedarikler acil bir şekilde sağlanmaya çalışılmıştı. Kürek sisteminin değişimiyle gemi inşa faaliyetlerinde en ön plana çıkana da bu sebeple kürek üretimi oldu. Tedariklerin sağlanmasında tersane patronlarının önemli sorumlulukları vardı. Senato daima tedariklerin sağlanması sorumluluğunu ve bütçeyi tersane yönetimine teslim etti (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41).¹²

3.1. Venedik Donanmasında Mürettebat: Kürekçi

Gemilerin etkili yönetilmesinde diğer önemli bir nokta mürettebat olmuştu. Özellikle Venedik için bu noktaya bakıldığında kürekçiler önemli bir yerdedi. Venedik neredeyse 1550 yıllarının ortalarına kadar özgür kürekçilerden faydalanmıştı. İnebahtı Deniz Savaşı'nda çok az bir kesim esir ve forsa idi. Çünkü kürekçiler üç sıradan beş sıraya kadar ulaşmıştı. Bu ergonomiyi sağlamak için tecrübeli, profesyonel personele ihtiyaç vardı. Bu personelin bulunması zordu ve bu da geminin hızı ve manevrası demekti. Bu noktada, zaten az olan, zor bulunan bu personele yapılan ödemeler, özellikle yeni dünyanın keşfinden sonra akan gümüş akışı ile dengesiz bir hal almaya başladı. Bu durum mali sorunları getirdi ve sonuçta kölelere ve esirlere kürek çekme konusunda başvurular başladı. Venedik, özellikle özgür olan ve kürek çeken dindaşlarına savaş esnasında silah vermekte ve savaşmalarını istemekte

başarısız olmaktadır. Ancak galeazzelerin rüzgârın yetersiz olduğu durumlarda küreklere sahip olmaları avantajlarıydı. Fakat bu durumda onlar hafif kadirgeadan daha yavaş hareket etmekteydi. Galeazzelerin yavaşlığı küreklerin kısalığı ve avara çerçevesinin gövdeye yakınlığı nedenine bağlıydı. Onların bu başarısız dizaynı, bu gemilerin tüccarlar tarafından küreklerin yalnızca yardımcı bir itici güç olarak kullanıldığı zamanda geliştirilmişti. Onlara hız vermek için kürekler uzatıldı ve her kürekte beş adam olacak şekilde dizayn edildi. Kürek uzunluğunda böyle bir düzenlemede bir tek kürekçinin kullanılması pek mümkün olamazdı. Bu değişim ile galeazzeler 17. yüzyılın başında en az hafif kadirgea kadar itibar görmeye başladı çünkü hafif kadirgea kadar hızı artmıştı. Daha önce ticari alanda olduğu gibi askeri alanda da ince gemi ve yuvarlak gemi arasında başarılı bir uzlaşma sağladı diyebiliriz (Lane, 1992 s. 32, 33).

¹² 4 Eylül 1572 yılındaki belgeden anlaşıldığı kadarıyla deniz kuvvetleri komutanı tarafından Korfu ve Kandiye'ye gerekli malzemelerin gönderilmesi için patroniler görevlendirdi. Maliyeti Senato tarafından karşılandı. Toplam maliyet 26.499 duka tuttu. Körfez yönetiminde olan fustalar için de malzeme sağlandı. Bunlar yine Senato tarafından karşılanmaktaydı (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41).

idi. Ancak köleler tecrübesizdi ve savaşılamayan bir kesimde bulunuyordu. Bunları korumak adına daha fazla silahlı personele ihtiyaç var demek anlamına gelen durumda yine maliyet söz konusu olmaktaydı. Bunların yanında mali kalemlerinin en önemlisi bu personelin beslenmesi idi. Personel artışı, beslenme konusunu tetiklemesi yanında geminin deplasmanı konusunu da etkilemekteydi. Geminin boyutları büyümek durumunda idi. Bu olaylar dizisi içerisinde etkili olan beslenme konusu da dikkatle incelenmelidir. Özellikle peksimet ikmaline dair birçok belge arşivde yer almaktadır (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 39; A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).¹³

İnşa edilecek geminin teknolojisini belirleyen öncelikle coğrafyası olmuştur. Sonrasında coğrafyada yer alan ülkenin beklentileri, ekonomik çıkarları ve hakimiyet algısı devreye girmektedir. Bunların yanı sıra insan gücünün gemi üzerindeki etkisi önemliydi. Unutulmamalıdır ki en önemli kilit noktalardan biri de gemilerde topların kullanılabileceğinin keşfedilmesi olmuştur. Bu durum gemi teknolojisini, ergonomisini, mürettebatı değiştirmişti. Büyük ticari gemiler kimi zaman savaş kadırgalarına dönüştürülebilmekteydi. Savaş kadırgası olarak bu büyük gemiler 1570 yılında ön plandaydı. Venedik'in İnebahtı Deniz Savaşı'nda kullandığı mavnalar da böyle teknelerdi. Bu değişim teknolojilerinin çok farklı bir yöne taşınmasından kaynaklı değil, maddi durumlarının yetersiz kaldığı dönemlerde ticari teknelerin savaş dönemlerinde küçük değişiklikler ile kullanılmasından kaynaklanmaktaydı. Özellikle bu savaşta kullanılan üç mavna savaşın gidişatında da kilit noktayı oluşturmuştu. Ayrıca İnebahtı Deniz Savaşı'nda gemi teknolojisinin zaferi üzerinden daha çok, gemilerde kullanılan silahların konuşulmasının konuyu daha anlaşılır bir noktaya taşıyacağı muhakkaktır. Bu noktada geminin ergonomisine uygun topların gemilerde yer alması demek, bir anlamda gemi teknolojisinde değişim demek olsa da top gücünün savaşta çok daha etkili olduğu açıktı (Braudel, 1992, s. 216-217).

Venedik'in kadırgalardan uzun bir süre vazgeçememe sebebi, yeni dünya olarak adlandırılan yerden pay konusunda çıkarının İngiltere, Hollanda ve İspanya kadar olmamasından kaynaklandığını belirtmek mümkündür. Bu yarışta geri kalan Venedik ve bir anlamda geri kalmasında etkili olan Osmanlı Devleti ile olan savaşlarının mali kayıplarına değinmek önemlidir. Braudel, Venedik'in ince uzun olarak adlandırılan ve devletin ana filosu olan ince kadırga türünden bir süre neden vazgeçemediğini anlamlandıramadığını söylemişti (Braudel, 2017, s. 227-228). Bunun birçok mantıklı sebebi bulunmaktaydı. Dönemin etkili devletleri ve ekonomik koşulları oldukça paradoksal etkilere sahipti. Bilim içerisinde ne kadar yer aldığı tartışma

¹³ 12 Temmuz 1569 tarihli belgede görüldüğü üzere peksimet ikmaline dair sıkı denetim yapılmalıydı. Benzer karar 8 Temmuz 1571 tarihli belgede de görüldü. (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

konusu olan şans faktörlerini de unutmamak gerektir. Biraz daha erken dönemden konuya bakacak olursak, Venedik'in yedek filosunun zayıflığı 1470 yılında Osmanlı birliklerince ele geçirilen Eğriboz'un düşüşünde açıkça görülmüştü. 1473 yılından itibaren tersanedeki faaliyetler ve özellikle savaş kadirgalarının inşasında büyük bir artış hedeflendi. 1538 Preveze Savaşı ve 1571 İnebahtı Deniz Savaşı'nda savaşa gönderilen filolar 15. yüzyılın ilk on yıllarında gönderilen kadirgaların sayısının dört-beş katı kadardı (Crouzet-Pavan, 2002, s. 82). Bu durum doğal olarak ekonomiyi sarsan etkilere de neden olacaktı.

4. Venedik Deniz Üslerinin Durumu

Venedik Cumhuriyeti'nin bu süreç içerisinde öncelikli olarak gemi inşa faaliyetleri yanında, bu faaliyetleri besleyen birçok alanda farklı hazırlıklar yaptığı görülmekteydi. Özellikle kereste ve gıda ikmal, mühimmat hazırlıkları doğal olarak ön plana çıkmıştı. Bu hazırlıklar Korfu'dan Zante'ye, Zadar'a ve Girit'e kadar geniş bir alanı kapsamıştı. Ada yöneticilerine, komutanlara duka yardımları, buğday ve peksimet yardımları ilk başta göze çarpanlar arasında olmuştu (A.S.V.e, Senato Mar, reg.39).¹⁴ Kimi komutanlar bu süreçte maddi manevi zarara uğradığı için onlara bazı ödüllendirmeler ya da emekli olma durumları merkez tarafından dikkate alındı. Korfu'nun kimi ihtiyaçları, gemi inşası, bakımı ve gerekirse kiralamaları, çalışanların maaşları için yönetici Alvise Zorzi'ye 50.000 duka bütçe ayrılmıştı (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).¹⁵ Hemen ardından yine aynı ada için 100 duka değerinde tuzak, kışak ve diğer araçlar, surların onarımı için bütçe ve buğday gönderildi. Hemen ardından 5.200 duka bütçe sadece mühimmatlar için ayrıldı. Boyutlarının Collegio'nun belirleyeceği 6 fuste yapımı siparişi tersane

¹⁴ 12 Temmuz 1569 tarihli belgeden anlaşıldığı üzere peksimet ikmaline dair sıkı denetim gerçekleştirilmişti. Teslim alındığı tarih, yeri ve miktarı yazılmalı ve bu düzende hesap tutulmadığı takdirde cezalandırılmalar olacaktı. Buna göre işlemler düzenli yapılmazsa peksimet miktarına bağlı olarak bunun %20'den fazla olmak üzere cezası kesilecekti. Özel af ve muafiyet olmayacaktı. Aynı belge farklı bir kararda yine malzemelerin zamanında teslimatına uymayanların cezalandırılacağına altının tekrar çizildiğini göstermektedir (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40, 8 Temmuz 1571). Donanma için peksimet istenildiğini ve elden geldiğince farklı kadirgalarla bu ihtiyaçların gönderildiği söyleniyordu. Mayıs ayından itibaren 41 gemi gönderilmişti. Daha fazla gönderilmek istense de geçişler sıkıntılı olduğu ve askerlerin de taşınması gerektiği için daha fazla büyük kadirgalara ihtiyaç olduğu belirtiliyordu. Bu yüzden ellerindeki kadirgaların kısa sürede şehre dönmesine izin verilmesi böylece hem peksimet hem de mühimmat gönderiminin daha rahat sağlanabileceği dile getirilmişti. Bu ikmalde 200 parça kereste de yer almaktaydı. Dolfina isimli gemi Korfu adına mühimmat, asker ve peksimet ile doluydu. Gemi ulaştığında eğer ona ihtiyaç yoksa hemen geri gönderilmeliydi. Senato izni ile gemi Sicilya'ya buğday ya da Jevizza'ya tuz ikmal için gönderilecekti. Yine aynı tarihte Zante'ye buğday ve asker yardımı gönderildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40, 4 Ağustos 1571).

¹⁵ 8 Mart 1571 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

yönetiminin en başında yer alan patronilere verildi. Takip eden süreçte Zante'ye hatırı sayılır miktarda kereste gönderildi. 500 adet olan bu kereste ikmali topçu kaplamalarında kullanılacaktı (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).¹⁶ Bu süreçte Osmanlılar ile mücadele gösteren kişilere, Senato oldukça cömert davranmıştı. Thomaso Milanovich'in maaşı 5 dukadan 7 dukaya çıkarıldı. Zaralı Zuanne Pasini, Osmanlılar ile mücadelesinde özverili davranmıştı. Bu kişi için Dalmaçya yönetiminden, emrine 30 atlı ya da 100 piyade verilmesini Sebenico, Spalato, Travi ve Dalmaçya'daki bölgelerden birinin koruyuculuğunun verilmesi ve maaşının tekrar konuşulması istendi. Dino Caleazi ise Napoli'den Roma'ya kadar savaşmış son zamanlarda Osmanlılar ile olan mücadelede büyük cesaret göstermişti ancak ciddi bir şekilde yaralanmış ve atını kaybetmişti. Bu yüzden ona 50 duka ödül verilmeli ki kendine yeni bir at da alabilsin ve hizmetimize daha güvenli bir zihinle devam edebilsin diye belirtildi. Ragusalı Mattias Guigo, Dalmaçya eyaletinde 6 atlı askeri ile yararlılık göstermişti. Böyle birinin 6 atlı asker ile sınırlı kalmamasını ve daha fazla desteklenmesi gerektiğine karar verildi. 10 duka olan maaşı 15 duka zam ile 25 dukaya çıkardı. Yılda 8 ödemesi olacaktı. 15 atlı emrine verildi ve bu atlar zırhla donatıldı, yine masrafları Senato tarafından karşılandı. Albay Moreto Calarese, Kandiye'de büyük hizmetleri karşılığında 600 duka ödüle layık görüldü (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).¹⁷ Nicolo Radogna, Türk topraklarında Catharo şehrinde birçok yararlılık gösterdi ve 3 ayda bir ödeme almasına karar verildi. Piero Pisani'nin kadirgâsının kalesinin malzemeleri için patronilere 25 duka ödendi. Ayrıca 4 büyük kadirgânın tamamlanması için kereste siparişi verildi ve konu ile patronilerin ilgilenmesi emredildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).¹⁸ Francesco Trivisa, mahkûm kadirgânlarının başındaki bu soylu kişi filosunu ayakta tutabilmek için Senato'dan 500 duka ödenek istemişti. Böylece herhangi bir savaş durumunda hazır olacağını belirtmişti ve bunun üzerine istediği onaylanmıştı. Ayrıca emrinde bulunan üç provveditoreye de aylık 50 duka ödenecekti. Bu kişiler Zuanfranco Justinian, Antonio Moro, Piero Sanudo'ydu. Bu dönemde Korfu'daki birliklere yardımlar yinelendi ve yine 3 büyük kadirgânın inşası için patronilere 4.912 duka bütçe verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40). Buna göre, 450 adet kürek kementi, 32 adet kürek, 32 adet gondolalar için kürek, 11 adet kürek destek halkası, 60 adet mezana çemberi, 3.000 adet kurşun, topçular ve ustalar için 300 duka, subaylara 378 duka, marangoz ve kalafatçılar gibi çeşitli ustalara belirli ödemeler ve bu ödemeler yaptıkları işe göre değişmişti. Direk yapımı için 500 duka, kenevir işleri 400 duka, pruva kısmında çalışanlar için 200 duka, 12 adet yelken kontrolü sağlayan halatlar, kimi silah kullananlar için ince dokunmuş kumaş ve 40 adet okçu, 500 adet çeşitli silahlar (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40, 23

¹⁶ 10-13 Mart 1571 ve 18 Haziran 1571 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

¹⁷ 10-13 Mart 1571 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

¹⁸ 16 Haziran 1571, 28 Haziran 1571, 13 Ekim 1571 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

Şubat 1571-1572; A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40, 4 Ağustos 1571). Yine yeni olan 3 büyük kadirga için 1800 duka bütçe ayrıldı fakat bu miktar kaptana ulaşmadığı için kaptan zor durumda kaldı. Ayrıca askerlerine ödemek için bu üç kadirgaya 500 duka daha ayrıldı. Hepsi tersane patronilerine kaptana teslim edilmek üzere verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 39, 12 Temmuz 1569). Kadirgaların bakımı ve donanımı için gerekli olan malzemelerin Korfu, Zara ve Liesena'ya gönderilmesi kararı alındı. Yetkililer gerekli olan malzemeleri hazır bulundurmalıydı (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41, 31 Aralık 1573). 1573 yılına dek Korfu için ikmallerin sürekli devam ettiğini yine bu ikmallerin büyük kısmının kürekler olduğunu görmekteyiz. Büyük kürek 400 adet ve 60 adet sıra ile 800 duka ve 120 duka, kürek çeşitlerinden *agudi da zantare remi* 1000 adet 40 duka, *remi interzadi*-ara kürekler 300 adet 300 duka, kürek çeşitlerinden olan *remi da copano* 50 adet 9 duka ve *remi da fregate* 50 adet 12 duka verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41, 6 Şubat 1573-74). 50 adet büyük kürek 100 duka, 60 adet Trivisiana kadirgası için büyük kürek 120 duka, Körfez Kaptanı Surian için 30 adet büyük kürek 60 duka, 100 adet kürek kementi 6 duka, 13 Şubat 1574 yılında, 300 adet büyük kürek 600 duka, 500 adet küçük kürek 500 duka değerindeki bu kürekler de Levant bölgesine gönderildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41, 6 Temmuz 1573). Dönemin fuste kaptanına gemileri içi ödenekte bulunuldu, toplam 1160 duka verildi. Her fuste için 10 kürek 20 duka, her kadirga için 60 kürek 120 duka, 300 kürek kementi 18 duka verildi. Korfu ve Kandiye için bin adet kereste ikmali sağlanmalıydı. Süreç ile yine patroniler ilgilenecekti ve maddi karşılığı Senato tarafından ödenecekti. Türkler ile olan savaşta kıyı bölgeleri zarara uğramıştı. Erzak, mühimmat ve her türlü malzemeden mahrum kalan kıyı bölgeleri ve kamu adına bir çözüm bulmak için hareket geçilmesine karar verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41, 7 Temmuz 1573).

Senato, Zante yönetimine ve halkına Osmanlı donanmasının yapmış olduğu tahribattan dolayı endişe içerisinde olduklarını ve durumu takip ettiklerini, halka ve yöneticilere savunmalarından dolayı teşekkürlerini iletmışti. Mükafatlarının verilecek olduğunu bildirip, kereste, mühimmat gönderdiklerini ayrıca bir talepleri varsa iletmelerini rica etti. Bunların yanında Messina'da bulunan deniz kuvvetleri kaptanlığına da Zante'ye gönderilmek üzere buğday ve silah yardımıyla bulunulması emri verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).¹⁹ Soylulardan savaşa katılımları açıkça beklendi. Senato, Zacaria Barbaro'ya 1500 duka, Alessandro Bon'a 1300 duka ve Zuan Justinian'a 1500 duka ödedi. Bu kişilerin kadirgalarını kiraladı ve onlardan Eylül ayının 10'una kadar gemileri ile tam donanımlı olarak yelken açmaya hazır olmalarını bekledi. Aksine davranırlarsa borçlarını derhal ödemelerini istedi. Bu borçlar yine hazırlıklar için harcanacaktı. Ayrıca Genova'dan Napoli ve Messina'ya ulaşması gereken birliklerin yanında

¹⁹ 4 Ağustos 1571 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

ulaşacağını ve Vincenzo Querini'nin 3 büyük savaş kadirgası ile Brandizzo'ya doğru göreve çıktığını, düşman donanmasının hareketlerini izlemek, bilgi toplamak ve bunu deniz kuvvetleri komutanları ile paylaşmak olduğu bildirdi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).²⁰

Bu süreçte ödül alanlar olduğu kadar isyan edenler ve cezalandırılanlar da vardı. Kandiye ve Resmo kıyılarında valilik ve kimi görevlerde bulunanlardan bazıları, özellikle soylu deniz amirali Zuanne Cavalliere'nin, görevlerini yerine getirmesi konusunda yardımcı olmamış ve aksaklıklar yaşanmıştı. Bu kişilerin gerekli cezaları alabilmeleri adına soruşturma açıldı. Francio Ducagino kısa sürede hazırlanmalı ve Kotor'a yola çıkmalıydı çünkü bölgede Arnavutlar ayaklanmıştı. Bunun için 100 duka ödenek verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).²¹ Zuan Battista'ya Türkler ile mücadelesinde başarılı olduğu için kadirga genel yönetimi görevi verildi (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41).²² Savaş sürecinde devletine yararlılık göstermek için gönüllü hizmette bulunanlar da karşımıza çıkmaktaydı (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41).²³ Tüm bunların hepsi devletin gemi inşa faaliyetleri yanında hizmette bulunan kişilerin karşılıklarını almasıydı. Devlet bütçesini bu süreç etkilendi. Bu örnekler ve olaylara dair elimizde daha birçok örnek ve belge bulunmaktadır.

Venedik tersanesinin gemi teknolojisi ve inşa faaliyetleri konusunu ele alırken bu konuya dair tarih yazımını da göz önünde bulundurmamak elzemdir. Venedik tarihinin sadece denizlerden oluşmadığını dile getiren, denizleri besleyen kara ayağının göz ardı edildiğini düşünen çağdaş tarihçiler yanında kimi İspanyol ve Fransız tarihçilerin bir kısmı, 17. yüzyıldan başlayarak, Venedik katkısını en aza indirerek, İnebahtı Deniz Savaşı'nın neredeyse tamamen II. Felipe'nin başarısına atfetmişti (Morin, 2002, s. 2).²⁴

²⁰ 4 Ağustos 1571 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

²¹ 16 Haziran 1571 ve 28 Haziran 1571 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40).

²² 6 Şubat 1573 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41).

²³ 13 Şubat 1573 (A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41).

²⁴ Silahlanma ve tarihsel gelişim arasındaki ilişkiyi en iyi analiz etmek gerekmektedir. İnebahtı Deniz Savaşı'nda Venedik'in filoda kullandığı silahlar daha doğru bir şekilde ele alınmalıdır. Venedik'in kullandığı silahlar ve topların ergonomilerine dair bilgi verilmiştir. Aslında bu çalışma Venedik'in silahlarına ve özellikle gemilerde kullandığı top sınıflarına göre, Kutsal İttifak'ta ve İnebahtı Deniz Savaşı'nda etkili olduğunu kanıtlanmaya çalışmıştı. Çünkü bu savaşta Venedik'in rolünün küçümsendiği, İspanya'nın etkili olduğu fikirlerine karşı gelinmektedir. Venedik arşivi kaynakları ile farklı arşiv kaynaklarının verilerine dayanarak yapılacak çalışmalarda bunun böyle olmadığını görülebileceği ileri sürülmektedir. Özellikle İspanya'nın silah-top envanterinde yer alan isimlerin tam anlamı ile Venedik'e ait olan silah-top literatürüne uygun olmadığını ve böylece Venedik'in savaşta kullandığı topların etkisinin ve yapısının anlaşılmadığına değinilmiştir. Bir anlamda Kutsal İttifak'ta yer alan İspanya ile müttefik olmasına karşın savaşta konumunun hakkının

İnebahtı Deniz Savaşı'nın ardından imzalanan anlaşmadan Vatikan, İspanya ve Fransa memnun değildi. Venedik bu anlaşmanın beklenmedik bir şekilde imzalandığını dile getirse de kimseyi ikna edemedi (Rosi, 1901, s. 5-47). Doğal olarak kendi çıkarları söz konusuydu.

5. SONUÇ

Venedik Cumhuriyeti ticari kadirgaları ve savaş kadirgaları arasındaki inşaa faaliyetlerinin yoğunluğunu ve dönüşümlerini etkileyen en önemli faktörlerden biri gemi inşasındaki gelenekler oldu. Venedik Cumhuriyeti'nin ana filosundaki hafif kadirgalar ile en az bu kadirgalar kadar önemli bir yere sahip olan mavnalar devletin savaş konusunda vurucu gücünü oluşturdu. Birbirleri ile doğrudan ya da dolaylı olmak suretiyle birçok faktör, bahsedilen gemi türlerinin inşaa faaliyetlerini etkiledi. Savaşlar, korsanlar, denizci Avrupalı devletlerden kiralanan filolar ve özellikle bu filoların savaş zamanlarında kiralınması sorunları, değışen dünyanın getirmiş olduğu sonuçlar, ham madde ikmali, inşaa maliyeti yükü, mürettebat bulma sorunu, hafif kadirga rezervi bulundurma kararı maliyetleri gibi birçok farklı sebep vardı. Bu sebeplere 1500'lerin ortalarında yaşanan iklim değışiklikleri de eklendi. Yaşanan iklim değışimi özellikle buğday ikmali ve diğer ürünlerin ticaret ağını etkiledi. Bu durum devletin gelirini azalttı ve inşaa faaliyetleri ekonomik açıdan etkilendi. 1570 yılında Osmanlılar ile başlayan savaş ve bir yıl sonra da Kıbrıs'ın kaybedilmesi ekonomik zorlukların artmasına yol açan olaydı. Savaş, birçok Venedik zenginliğini tüketerek, geleneksel etkinlik alanı olan Levant'ta potansiyel bir düşmanın topraklarında ticaret yapmanın risklerini ortaya çıkardı. Ayrıca Kıbrıs'ın kaybedilmesi ile birçok soylu ticaret hayatında ciddi zararlara uğramıştı. Hatta bu durum Venedik'te bankaların batmasına da sebep oldu. Mali kayıplar ve ticari hayatın ciddi derecede etkilinmesi, Doğu Akdeniz'de hayatta kalan kolonilerinde ikamet etmenin taşıdığı tehlikelere karşı 1577 yılından itibaren korunmaya mecbur hissettikleri hazırlıklar Osmanlılar ile başka bir savaşın patlak verebilme korkularını doğrulamaktaydı (Pullan, 1973, s.381). Kimi ham madde ve mali sorunlar Venedik'in kadirga konusunda neden ısrar ettiğini göstermişti. Venedik Cumhuriyeti'nin gemi inşaa faaliyetlerinin programını etkileyen bir diğer etken de Osmanlı Devleti oldu. Sonuç olarak Venedik Cumhuriyeti'nin gemi inşaa faaliyetlerinin birçok yönden etkilendiği görülmektedir. Filosunun yaşadığı değışimler ve zorluklar bu çerçevede ele alınırsa iki Akdeniz ülkesinin gemi teknolojisi konusundaki benzerlikleri ve ayrılıkları daha net anlaşılacaktır.

Venedik, bir seyrüsefer Cumhuriyeti idi; Başarısının sırrı, iyi düzenlenmiş ticaret filolarında ve Doğu-Batı ticareti kapsamında Akdeniz'de aracı rolünün nimetlerini çok enerjik bir şekilde sonuna kadar kullanmakta

verilmemesinin nedeni, Venedik'in geçmişe dayalı "güvenilmez olma" imajı bakış açısını ve tarih yazımını etkilemiş olabilir (Morin, 2002, s. 2).

gizliydi. Ancak Venedik, Doğu Akdeniz havzasına hâkim olabilmek için gereken iktisadi ve askeri kaynaklardan yoksundu. Venedik'in aksine, Osmanlılar gerekli kaynaklara sahipti. Bu iki devletin, ticaret, iş gücü, tarım, maden ve kereste kaynakları biçiminde ortaya çıkan zenginlikle donanmalarını güçlendirmesi ve silah gücünü artırması deniz sınırlarının kontrolünü ele geçirmek için birbirlerinin rakibi olmalarına zemin hazırladı. Osmanlı deniz gücünün oluşturduğu tehdit, Akdeniz'de pek çok ülke tarafından diplomatik üstünlük sağlamakta araç olarak kullanıldı. Siyasi, kültürel, ekonomik ve diplomasi alanında etkileşimler gerçekleşirken teknoloji bunun dışında tutulamazdı. Venedik ve Osmanlı Devleti 16. yüzyılın Avrupa kıtasında merkezi teşkilata ve donanmaya sahip iki devleti idi.

ÇIKAR ÇATIŞMASI BEYANI

Yazarların herhangi bir çıkara dayalı ilişkisi bulunmamaktadır.

ETİK ONAY/KATILIMCI ONAMI

Makale kapsamında katılımcı kullanılmadığı için ilgili onaya yer verilmemiştir.

MADDİ DESTEK

Çalışma için herhangi bir maddi destek alınmamıştır.

YAZAR KATKILARI

Bu araştırma ve araştırma ile ilgili tüm aşamalar tek yazar tarafından yürütülmüştür.

KAYNAKÇA

- A.S.V.e, Patroni e Provveditori all'Arsenale, Capitolare 11.
- A.S.V.e, Patroni e Provveditori all'Arsenale, Capitolare 14.
- A.S.V.e, Senato Mar, reg. 41.
- A.S.V.e, Senato Mar, reg. 39.
- A.S.V.e, Senato Mar, reg. 40.
- A.S.V.e, Senato Mar, reg. 43.
- A.S.V.e., Senato Mar, Filze. 549.
- Aymard, M. (1963). XVI. Yüzyıl Sonunda Akdeniz'de Korsanlık ve Venedik, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 23(1-2), 229 – 238.
- Bostan, İ. (2000). İnebahtı Deniz Savaşı, *DİA*, 22.
- Bostan, İ. (2024). Kadırgadan Kalyona: 17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi, *Osmanlı Deniz Teknolojileri*, Küre Yayınları.
- Braudel, F. (1992). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası II*, İmge Yayınları.
- Braudel, F. (2017). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I*, Doğu Batı Yayınları.
- Candiani, G. (2009). *I Vascelli della Serenissima, Guerra Politica e Construzioni Navali Venezia in eta Moderna, 1650-1720*, Istituto Veneto di Scienze.
- Concina, E. (1984). *L'arsenale della Repubblica di Venezia*, Einaudi Press.
- Concina, E. (1990). *Navis L'umanesimo sul Mare 1470-1740*, La Nuova Italia Scientifica.
- Crouzet-Pavan, E. (2002). *Venice Triumphant: The Horizons of a Myth*, Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2002.
- Davis, R.C. (1991). *Shipbuilders of the Venetian Arsenal*, Johns Hopkins University Press.
- Eliav, J. (2012). *The Oar System of the Venetian Quinquereme*, The Mariner's Mirror 98/3.
- Gluzman, R. (2021). *Venetian Shipping From the Days of Glory to Decline, 1453–1571*, Leiden: Brill.
- Hanlon, G. (2014). *The Twilight of a Military Tradition, Italian Aristocrats and European Conflicts, 1560-1800*, Routledge.
- Knapton, M. (1986). Lo Stato Veneziano fra la Battaglia di Lepanto e la Guerra di Candia 1571-1644, *Venezia e la Difesa del Levante da Lepanto a Candia 1570-1670*, Arsenale Editrice.
- Lane, F.C. (1933). Venetian Shipping During The Commerical Revaolution, XXXVIII, *The American Historical Review*. 219 – 239.

- Lane, F.C. (1973). Naval Actions and Fleet Organization, 1499-1502, *Renaissance Venice*.146 – 173.
- Lane, F.C. (1973). *Venice, A Maritime Republic*, The Johns Hopkins University Press.
- Lane, F.C. (1992). *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, The Johns Hopkins University Press.
- Luzzatto, G. (1925). Per la Storia delle Costruzioni Navali a Venezia ne secoli XV e XVI. *Studi di Storia Economica*. 381 – 400.
- Morin, M. (2002). *La Battaglia di Lepanto: Alcuni Aspetti della Tecnologia Navale Veneziana*, Istituto di Studi militari Marittimi.
- Piri Reis. *Kitab-ı Bahriye*, Internet Archive Platform.
<https://archive.org/details/pirireismapkitabibahriyeorbookoftheseapirireis>
(Orijinal Basım 1521).
- Pryor, J.H. (2004). *Akdeniz'de Coğrafya Teknoloji ve Savaş, Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, Kitap Yayınevi.
- Pullan, B. (1973). The Occupations and Investments of the Venetian Nobility in the Middle and Late Sixteenth Century. *Renaissance Venice*. 379 – 408.
- Romano, R. (1968). Economic Aspects of the Construction of Warships in the Sixteenth Century, *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, 59 – 87.
- Rosi, M. (1901). Nuovi Documenti Relativi alla Liberazione dei Principali Prigionieri Turchi Presi a Lepanto, *Archivio della Società Romana di Storia Patria*, 24. 1 – 47.
- Tenenti, A. (1999). Venezia e il senso del Mare Storia di un Prisma Culturale del XIII-XVII Secolo. *Istituto Italiano per gli Studi Filosofici Saggi* 34.
- Zan, L. (2004). Accounting and Management Discourse in Proto Industrial Settings The Venice Arsenal in The Turn of The 16th Century, *Accounting and Business Research*, 32. 145 – 175.
- Zan, L. Rossi, F., Zambon, S. (2006) *Il Discorso del Manneggio" Pratiche Gestionali e Contabili all'Arsenale di Venezia 1580-1643*, il Mulino.