

XVIII. YÜZYIL BAŞLARINDA OSMANLI DONANMASI VE TERSÂNE-İ ÂMİRE'DE LENGER VE YELKEN BEZİ ÜRETİMİNE BAŞLANMASI

Yusuf Alperen AYDIN*

Özet

XVII. yüzyılda uzun süren Girit kuşatması, fetihle sonuçlanmakla birlikte Akdeniz'deki savaşlarda artık eski tarz haline gelen ve önemini kaybeden kadirganın tarih sahnesinden yavaşça çekilmesi zaruretini ortaya koymuştu.

1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi'yle Osmanlı donanması çağın şartlarına uydurulmuş, kalyonlar donanmanın esasını teşkil eden savaş gemileri haline getirilmiş ve sayılarının artırılması hedeflenmişti. Bununla birlikte bu yeni tarz savaş gemilerinin teçhizi için yelken bezi ve lenger üretiminin devlet tarafından yapılması gerekmektedir.

İlk yıllarda yelken bezi ve lenger üretimi konularında devlet sıkıntı yaşasa da sonradan bunların üretimleri Tersâne-i Âmire bünyesinde gerçekleştirilerek Akdeniz'de üstünlüğü tekrar ele geçirecek bir donanma hazırlandı.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı donanması, kalyon, Tersâne-i Âmire, yelken bezi, lenger.

Akdeniz'deki kadim geleneğe uygun olarak Osmanlı donanmasında da ilk yıllardan beri esas olarak kürekli gemiler görev yapmaktaydı. Fakat XVII.

Arş. Gör. Dr., İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı;
yaa@istanbul.edu.tr.

yüzyıldan itibaren yelkenle seyreden yüksek bordalı ve çok sayıda top taşıma kapasitesine sahip tekneler Akdeniz'de hâkim olmaya başladılar. Girit'in fethiyle sonuçlanan 1645-69 yılları arasındaki uzun kuşatma sırasında, Osmanlı donanmasındaki kürekle hareket eden, alçak bordalı ve sadece pruvasında sınırlı sayıda top taşıyan kadirgaların yelkenli savaş gemilerine karşı etkili olamadığı görüldü. Bir anlamda teknolojik bir meydan okumayla karşı karşıya kalan Osmanlılar, yeni bir donanma için gerekli değişim ve dönüşümün şartlarını hazırlayarak kürekli gemilerden (kadirga) yelkenli gemilere (kalyon) geçtiler¹.

Osmanlılar, bir dizi savaşın ardından XVIII. yüzyıla imparatorluğun stratejik öneme sahip topraklarını yitirerek girmişlerdi. Savaşla kaybedilenlerin tekrar savaşarak kazanılmasından başka seçenek görülmediği için Avrupa devletleriyle boy ölçüşebilecek bir ordu ve donanmanın hazırlanması zarureti hâsıl olmuştu. Söz konusu yüzyılın hemen başında göze çarpan ilk askerî teşebbüs donanmadaki yeni yapılanma olmuştur. Artık Osmanlı donanmasının esas gücünü kadirgalar değil sayılarının kırkı bulması hedeflenen kalyonlar oluşturacaktı. Yüzyılın ilk çeyreği henüz geçilmeden Venedik'e karşı Mora yarımadasında, 1717 ve 1718'de Matapan burnundaki savaşlarda elde edilen başarılarla² donanmadaki bu yeni yapılanma da test edilmiş oldu. Pasarofça Antlaşmasıyla Mora'nın Venedik'ten geri alınması bir bakıma Osmanlıların denizlerdeki üstünlüğünün neticesiydi³.

1113/1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi'nden itibaren Pasarofça Antlaşması'ndan biraz önce 1130/1718'de Venedik donanmasıyla yapılan savaşa kadar donanmadaki değişim ve dönüşümün öznesi kabul edilebilecek kalyonların en önemli donanım malzemelerinden olan yelken bezi ve lengerin (gemi demiri) Tersâne-i Âmire'de üretimine başlanması dikkat çekici bir konudur. Ayrıca Kanunnâme'den sonra zaman içerisinde beliren sıkıntı ve

¹ İdris Bostan, "17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadirgadan Kalyona", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2007², s. 183-206.

² Helmut Pemsel, *Weltgeschichte der Seefahrt, Band 6, Seeherrschaft II, Seekriege und Seepolitik von 1650 bis 1914*, Viyana 2005, s. 590.

³ Alexander H. De Groot, "The Ottoman Mediterranean Since Lepanto (October 7th, 1571): Naval Warfare During the Seventeenth and Eighteenth Centuries" *The Netherlands and Turkey: Four Hundred Years of Political, Economical, Social and Cultural Relations, Selected Essays*, İstanbul 2007, s. 173-174.

ihtiyaçların giderilmesi konusunda gereken tedbirlerin alındığını gösteren düzenlemeler de araştırmacıların ilgisini hak etmektedir. Bu yazıda kısaca bunlardan bahsedilecektir.

Söz konusu Bahriye Kanunnâmesi, Osmanlı donanmasında büyük bir reform gerçekleştirmek üzere kaleme alınmıştır. Hedefi, deniz kuvvetinin esas unsurları olan gemi ve gemicilerdir. Mezemorta Hüseyin Paşa⁴ tarafından hazırlanan fakat onun vefatından sonra yürürlüğe giren⁵ Kanunnâme'de öncelikle ele alınan husus donanmadaki kalyon sayısının bir an önce kırka tamamlanması ve bu sayıya ulaşıldıktan sonra kalyon inşâsının ihmal edilmeyerek her sene, eski ve kullanımdan çıkan kalyonların yerine yenilerinin inşa edilmesidir. Bunun için Tersâne-i Amire'ye *ocaklık* olarak bağlanan yerlerden kaliteli kerestelerin getirilmesi ve bunların yeni kalyonların inşâsında kullanılması emredilmektedir. Böylelikle 1701'den itibaren Osmanlı donanmasının esas gücünü yelkenli ve yüksek bordalı tekneler olan kalyonlar oluşturacaktır. Kürekle hareket eden kadırgalar dönemi artık son bulmuştur. Bununla birlikte Osmanlı donanmasının Ege Denizi'ndeki gücünü teşkil eden Derya Beyleri (*ümerâ-i deryâ*) ise kürekli gemileri kullanmaya devam ettiler. Bahriye Kanunnâmesi'yle, Osmanlı donanması personelinin atanma, terfi ve emeklilik meseleleri de bir düzene bağlanmıştır. Böylece Osmanlı bahriyesi ile ilgili temel bazı meseleler ele alınmakla birlikte zaman içerisinde gerektiğçe yeni düzenlemeler hazırlanmıştır.

⁴ Hüseyin Paşa hakkında bkz. İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, XXIX (2005), 524-526.

⁵ Bahriye Kanunnâmesi'nin metni üç ayrı yerde bulunmaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan ve dolayısıyla arşiv belgesi niteliği taşıyan mevcut iki metinden biri, 112 numaralı *Mühimme Defteri*'nde [Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Mühimme Defteri (MD)*, no. 112, s. 18-23; Kanunnâme'nin metni için ayrıca bkz. İsmail H. Uzunçarşılı *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1988, s. 523-527] diğeri ise Başmuhasebe Tersâne Emâneti kataloğundaki 14599 numaralı defterdedir (Bu Kanunnâme suretinde hatt-ı hümayûn kısmı bulunmamaktadır: BOA, *D. BŞM. TRE def.*, no. 14599, s. 1-9). Üçüncüsü ise anonim bir Osmanlı tarihinde zikredilmektedir [*Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704)*, yay. haz. Abdülkadir Özcan, Ankara 2000, s. 167-171]. Kanunnâme'yi değerlendiren bir çalışma için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 184; ayn.yzt., *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, s. 137.

Kanunnâme yürürlüğe girdikten beş yıl sonra bazı konularda yeni düzenlemeler yapılması gereği belirlemiştir. 18 Cemâziyelahir 1118/28 Ağustos 1706 tarihli ilk düzenlemede esas olarak üç konunun üzerinde durulduğu görülmektedir. Bunlar; levent yoklaması, kalyonlara verilen malzeme ve mühimmâtın zabta geçirilmesi ve kalyonların gerekli inceleme yapıldıktan sonra tamir görmesiyle ilgilidir⁶. Bu düzenlemeyle kalyonlara geçildikten sonraki ilk yıllarda donanmada ortaya çıkan sorunlar tespit edilebilmektedir.

Bu sorunların üzerine gidilmiş ve yaklaşık altı ay sonra bütün Tersâne-i Âmire ve kalyon işlerini tanzim eden başka bir düzenleme hazırlanmıştır. Bir önceki düzenlemede malzeme ve mühimmâtın kaydını tutacak denizcilik işlerinden anlayan birinin işe getirilmesi gerektiği ifade edilmiş 9 Şevvâl 1118/14 Ocak 1707 tarihli düzenlemede ise *Liman Reisi* sıfatıyla aranılan özellikteki bir kimse bu göreve getirilmiştir⁷. Patrona kaptanlığı pâyesi ile geçimini sağlamak üzere yıllık 250.000 sağ akçe verilecek Liman Reisi'nin emrinde kalyonlarla ilgili bütün işleri kayda geçirmek üzere bir de katip tayin edilmesi ve buna da yıllık 60.000 akçe verilmesi kararlaştırılmıştı. Bu iki görevlinin işlerini doğru yaptıkları sürece azledilmeyecekleri karara bağlanmıştı⁸.

1118/1707 tarihli bu düzenlemeyle ayrıca bir kalyonun sefere çıkışından dönüşüne, inşâ ve tamirinden kalafatlanmasına kadar izlenecek kurallar da belirlenmiş, Tersâne-i Âmire'nin işleyişi ve buradaki personel ile ilgili esaslar getirilmişti. 17 Safer 1126/4 Mart 1714 tarihli yeni bir düzenleme ise donanma kalyonlarında bulunan kaptanlar, kalyon hocaları, vekil-i harc, baş reis, yelkenci ve topçu başlıkların görevlerini yeniden tanzim etmek üzere hazırlanmıştır⁹. Her kalyonun kendi mürettebatından denizcilikte bilgili, yazışmaları yapabilecek önde gelen beş kişi kalyon hocası, vekil-i harc, baş reis, yelkenci ve topçu başı olarak istihdam edilmişti. Bunlar görevlendirilecekleri kalyondan başka bir

⁶ BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, no. 3142, s. 83.

⁷ BOA, *MAD*, no. 3142, s. 86.

⁸ Bu karar doğrultusunda Kaptanıderya Hacı İbrahim Paşa'nın 19 Muharrem 1119/22 Nisan 1707 tarihli arzı üzerine atanan ilk Liman Reisi Süleyman kaptan ve ilk Liman Reisi kâtibi de Ömer olmuştu. Bu ikisine 1 Rebiülevvel 1119/2 Haziran 1707 tarihinde berâtları verilmişti (BOA, *MAD*, no. 8880, s. 88).

⁹ BOA, *MAD*, no. 3171, vr. 64b.

kalyona geçemeyecek işlerini doğru yaptıkları sürece de görevlerinden uzaklaştırılmayacaklardı. Seferber olan kalyonlara verilen mühimmât ve levâzımâtın doğru şekilde kullanılarak gereksiz sarfiyatın ve zayiâtın önüne geçilmesinden ve sefer dönüşü yapılacak yoklamadan bu beş zâbit sorumlu olacaktır.

Kalyonun esas savaş gemisi kabul edilmesiyle yeniden şekillenmesi gereken Osmanlı bahriyesine, Mora'nın geri alınması için Venedik'e karşı girişilecek savaş öncesine kadar, Kanunnâme ve diğer düzenlemelerde ortaya konan hükümlerle gerekli idari nizam verilmeye çalışılmış ve bunun yanı sıra kalyonların aslı donanım malzemelerinden olan yelken bezi ve lengerin de Tersâne-i Âmire'de üretimi gerçekleştirilmiştir.

1. Büyük Lengerlerin İmali

XVIII. yüzyılın hemen başında büyük kalyonlar için uygun lengerlerin ve yelken bezinin Fransa'dan¹⁰ ithali gündeme gelmiş ve Fransız bir tüccarla görüşülmüştü. Söz konusu tüccar, bunların Fransa devleti tarafından para ile satılmayıp gominalık tel ile mübadele edilebileceğini dile getirmişti. Bunun üzerine lengerler için bir fiyat belirlenerek buna göre mübadele edilecek telin miktarının bildirilmesi emredilmişti¹¹. Bu lengerlerin teslimi ile ilgili bir kayda tesadüf edilmemiştir. Fakat 1705'te üç adet lenger ithal edildiğini gösteren kayıta¹² ayrıca Fransa elçisine 20 lenger demir siparişinde bulunduğu da görülmektedir. 1710 yılı başlarında ise Fransa'dan en ağırlı 46 kantar 60 lodra gelen toplam 40 lenger ithal edilmiştir¹³.

Fransız tüccarla kalyon lengeri hakkında ilk kez görüşüldükten birkaç ay sonra Kaptanıderya Abdülfettah Paşa, yeni inşâ olunan kalyonlar için

¹⁰ Râşid, İstanbul'da büyük lengerler yapılamadığı için bunların İngiltere'den satın alındığı bilgisini vermektedir. XVIII. yüzyılın başlarına ait belgelerde ise sadece Fransa'dan alınan lengerlere tesadüf edilmiştir (Râşid Mehmed Efendi, *Târîh*, III, İstanbul 1282, 258).

¹¹ Kaptanıderya Abdülfettah Paşa'ya hitaben yazılan 26 Ramazan 1113/24 Şubat 1702 tarihli emr-i şerif: BOA, *MAD*, no. 4875, s. 65; *MAD*, no. 9889, s. 453, h. 2.

¹² Üç çapa demirine ödenen 1.670,5 kuruş için verilen 9 Zilkade 1116/5 Mart 1705 tarihli tezkire kaydı ve aynı tarihe ait lenger ve yelken bezi sipariş edilmesi ile ilgili hüküm: BOA, *MAD*, no. 3141, s. 88.

¹³ 17 Zilhicce 1121/17 Şubat 1710, 25 Zilhicce 1121/25 Şubat 1710 ve 8 Muharrem 1122/9 Mart 1710 tarihli tezkireler: BOA, *MAD*, no. 2485, s. 156-157.

Tersâne'de lenger üretilebileceğini bildirince kendisine bunları bir an önce hazırlatması emredilmişti¹⁴. Fransızlarla yapılan görüşmeler sonrasında Abdülfettah Paşa'nın arzında bu konuyu dile getirmesi, lengerin İstanbul'da üretilmesi yönünde bir irâdenin ilk zamanlarda olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Bununla birlikte kalyonlar için gereken büyük lengerler Tersâne'de ilk kez 1708 yılında imal edilebilmiştir. Humbaracı başı Mehmed Ağa'ya kalyon lengeri imalinde gereken masrafları karşılaması için peşin olarak 250 kuruş verilmişti¹⁵.

Üretilecek 30 (1.693,47 kg.), 40 (2.257,96 kg.), 45 (2.540,20 kg.) ve 50 (2.822,45 kg.) kantar ağırlıklarındaki lengerlerin bazı parçalarının Etrebolu'daki demir ocaklarında örnek olarak hazırlanması için¹⁶ Tersâne'den Ali Usta görevlendirilmiş ve kendisine 30 kuruş harcırah verilmişti¹⁷.

1708 ortalarında Humbaracı başı Mehmed Ağa, taahhüt ettiği kalyon lengerini imal etmişti. 41,5 kantar 30 lodra (2.359,55 kg.) ağırlığındaki bu lengerin bir kantarı devlete 1885 akçeye mâl olmuştu. Fransızlara en son lenger için kantar başına 1.600 akçe ödendiğine göre yerli üretim daha pahalıya mâl olmuş gözükmektedir. Mehmed Ağa'ya yeni lengerler hazırlaması için peşin olarak 200 kuruş verilmesine karar verilmekle birlikte üretim sonrasında yapılacak hesaplamalarda lengerin kantarına devlet tarafından 12 kuruş (1.440 akçe) ödeneceği belirtilmişti. Mehmed Ağa bu rakamı kabul etmiş¹⁸, birkaç ay sonra Temmuz 1708'de *üç ambarlı kebîr* kalyon için taahhüt ettiği fiyat üzerinden kendisine 60'ar kantarlık (3.386,94 kg.) iki lenger sipariş edilmişti¹⁹. Mehmed Ağa, birkaç ay sonra 54 kantar 32 lodra (3.066,29 kg.) ağırlığında bir lenger üretmişti. Lengerin bir kantarı taahhüdünün üzerinde, 1.698 akçeye mâl olmuştu²⁰.

¹⁴ BOA, MAD, no. 4875, s. 70.

¹⁵ 17 Muharrem 1120/8 Nisan 1708 tarihli tezkire kaydı: BOA, MAD, no. 2489, s. 72.

¹⁶ 27 Safer 1120/18 Mayıs 1708 tarihinde Etrebolu'dan mîrî demir mubayaası ile görevlendirilen Mustafa'ya hitaben yazılan hüküm: BOA, MAD, no. 2489, s. 74.

¹⁷ 29 Rebiülevvel 1120/18 Haziran 1708 tarihli tezkire kaydı: BOA, MAD, no. 2489, s. 74.

¹⁸ 10 Rebiülevvel 1120/30 Mayıs 1708 tarihli tezkire kaydı: BOA, MAD, no. 2489, s. 75.

¹⁹ BOA, MAD, no. 2489, s. 77.

²⁰ 2 B. 1120/17 Eylül 1708 tarihli tezkire kaydı: BOA, MAD, no. 2489, s. 77.

TERSÂNE-I ÂMİRE'DE LENGER VE YELKEN BEZİ ÜRETİMİNE BAŞLANMASI

Tersâne'de ilk *lenger-i kebîr* ise üç ambarlı *kebîr* kalyon için humbaracı başı Mehmed Ağa ve Tersâne-i Âmire'deki demirhane kârhanesinde demirci başı olan Ali Usta'ya sipariş edilmişti. Demirhane'de Ali Usta tarafından hazırlanan bu *lenger-i kebîr* 74,5 kantar 10 lodra (4.211,09 kg.) ağırlığındaydı ve bunun için toplam 125.480 akçe harcanmıştı ki kantarı 12 kuruştan fazlaya geliyordu. Bunun üzerine, Ali Usta'ya, Mehmed Ağa'nın hazırlanan lengerin kantarı için 12 kuruş taahhüdü bulunduğu, buna göre söz konusu lengerin 107.420 akçeye mâl olması gerektiği belirtilmişti. Ali Usta ise lengerin büyük olması dolayısıyla kantarının 12 kuruşa mâl olmasının mümkün olmadığını ve 35 gündür çalışan yirmi altı işçinin ücretlerinin dahi henüz verilemediğini dile getirmiş bunun üzerine yaptığı harcamalar devlet tarafından kabul edilmiştir²¹.

Tersâne'de lengerler artık Ali Usta'ya sipariş edilmeye başlanmış bununla birlikte demir kârhanesinde hazırlayacağı lengerler için bir gider düzeni hazırlanmıştır. Buna göre 35 kantar ağırlığında bir lenger imal edildiğinde kömür ve ücretler için 121 kuruş, devlet tarafından verilecek 60 kantar ham demirin kıyyesine 12 akçeden 264 kuruş olmak üzere toplam 385 kuruş, 45 kantar ağırlığında bir lenger imal edildiğinde ise kömür ve ücretler için 276 kuruş, yine devlet tarafından verilecek 60 kantar ham demirin kıyyesine 12 akçeden 264 kuruş olmak üzere toplam 540 kuruş verilecekti.

Humbaracı başı Mehmed Ağa tarafından lenger hazırlamak için tayin edildiği belirtilen Ali Usta, yukarıdaki şartları Tersâne Emni ve ileri gelenleri önünde kabul etmişti²². Kendisine Galata'daki ustalardan işine yarar gördüklerini çalıştırabileceği de ifade edilmişti. 45 kantarlık iki lengerin siparişini alan Ali Usta, 1709 senesi Nisan'ında Tersâne'deki demir kârhanesinde hazırladığı 90 kantar 2 kıyye (5.082,97 kg.) ağırlığında iki lengeri teslim etmişti²³. Ali Usta, söz konusu tarihten 1713 senesinin ilk ayına kadar Tersâne'deki demir kârhanesinde farklı ağırlıklarda 46 adet lenger

²¹ BOA, MAD, no. 2489, s. 80 (8 Şevvâl 1120/21 Aralık 1708).

²² BOA, MAD, no. 2489, s. 81 (7 Zilkade 1120/18 Ocak 1709).

²³ 25 Muharrem 1121/6 Nisan 1709 tarihli tezkire kaydı: BOA, MAD, no. 2489, s. 81.

hazırlamıştı²⁴. Ali Usta'ya arzuhali üzerine lenger hazırlarken giyeceği bir iş elbisesi (*kisve-i mükemmel*) için 50 kuruş da vermişti²⁵.

2. Tersâne'de Yelken Bezi Üretimi²⁶

XVIII. yüzyılın başında lenger ve yelken bezinin Fransa'dan ithal edilmesinin şartlarına yukarıda değinilmişti. Bu noktada yelken bezinin ithalinden vazgeçilerek donanma kalyonlarına gerekli yelken bezinin gayet kaliteli bir üretim yapıldığı belirtilen Boğaz hisarlarından (Çanakkale) alınması kararlaştırılmıştı²⁷.

Çanakkale'den bir müddet yelken bezi temin edildikten sonra buranın İstanbul'a olan uzaklığı ve üretim yapanların üzerinde denetimin tam kurulamaması gibi sebeplerden dolayı oluşan güvensiz ortam devleti yelken bezi üretimini İstanbul'da yapmaya yöneltti. Devletin özellikle donanma kalyonlarının yelken bezi ihtiyacını kendi imkânları çerçevesinde üretme isteğinin sonucu olarak eski Tersâne sahasında kurulan kirpâs kârhanesi (bezhâne), ilk yıllarında ihtiyaç oranında üretim yapmış daha sonra senelik belli bir üretime geçmiştir²⁸.

Kalyon dönemiyle birlikte devletin yelken bezine talebi artmıştı. Bu türden malzemelerin üretimini kendi bünyesindeki imkânlarla rahatça gerçekleştiren Osmanlılar, yelken bezi ihtiyacını iki şekilde karşılama yoluna gitmişti: Biri daha önce de olduğu gibi yelken bezinin pazardan karşılanmasıydı. Diğeri ise yelken bezi üretimini devlete ait bir tesiste gerçekleştirmektir.

²⁴ BOA, MAD, no. 2485, s. 119, 125, 146, 151; MAD, no. 3435, vr. 68b; MAD, no. 2895, s. 112; MAD, no. 2883, vr. 65b.

²⁵ BOA, MAD, no. 3435, vr. 66a.

²⁶ Kaptanıderya Abdülfettah Paşa'ya hitaben yazılan 13 Receb 1113/14 Aralık 1701 tarihli emr-i şerif: BOA, MAD, no. 4875, s. 65; MAD, no. 9889, s. 327, h. 2.

²⁷ Kaptanıderya Abdülfettah Paşa'ya hitaben yazılan 26 Ramazan 1113/24 Şubat 1702 tarihli emr-i şerif (BOA, MAD, no. 4875, s. 65; MAD, no. 9889, s. 453, h. 2). Gelibolu'da dokunan yelken bezlerinin kalitesi Avrupa'dakiler ile aynı seviyedeydi (Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 159).

²⁸ Tersâne'de kurulan imâlathanede üretimi yapılan yelken bezini inceleyen bir çalışma için bkz. Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Sanayii", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s. 248-254.

TERSÂNE-İ ÂMİRE'DE LENGER VE YELKEN BEZİ ÜRETİMİNE BAŞLANMASI

Tersâne-i Âmire'nin bulunduğu bölgedeki tepede, eski Tersâne yakınında kurulan bez kârhanesi, donanmanın ihtiyacını karşılamaya yönelik üretim yapan bir işletme özelliği taşımaktadır. Bu işletmenin bünyesinde 40 tezgâhın bulunması kararlaştırılmıştı. Senelik olarak topu 1.000 dirhem gelen bezden 8.000 ve topu 800 dirhem gelen bezden de 4.000 top üretilmesi planlanmıştı. Buna göre ham madde olarak kullanılmak üzere gereken erişlik ve argaçlık ipliğın miktar ve fiyatları ile burada çalışacaklara ödenecek ücretler de belirlenmişti. Buna göre genel toplamda işletmede üretilecek 12.000 top bez 2.092.000 akçeye (17.433 kuruş 40 akçe) mâl olmaktadır²⁹.

Bezhanenin ilk üretimi, Usta Ahmed tarafından kurşunlu mahzene tesliminde tutulan kayda göre 9 Cemâziyelevvel 1121-21 Safer 1122/17 Temmuz 1709-21 Nisan 1710 tarihlerinde arasında gerçekleşmişti. Buna göre, argaçlık 6.599,5 ve erişlik 4.123 toplam 10.722,5 kıyyelik (13.810,34 kg.) pamuk ipliğinden her topu 15 zirâ (9,75 m.) uzunluğunda ve 1.040 dirhem (3.335,28 gr.) ağırlığında olan 4.123 top yelken bezi üretilmişti³⁰.

Bez kârhanesi faaliyete başladıktan sonra donanmanın da katıldığı Prut ve Mora seferleri dolayısıyla yelken bezi üretimi bir anlamda bu seferlerin ihtiyacını karşılayacak şekilde gerçekleşmiş, üretim miktarı olarak günlük 40, senelik 14.160 top yelken bezi hedeflenmişti. Fakat 1130/1718'da sona eren Mora savaşından sonra bu denli yelken bezine gerek olmadığı belirtilerek düzenli olarak her sene, bir topu 455 dirhem erişlik, 565 dirhem argaçlık pamuk ipliğinden oluşan toplam 1.020 dirhem ağırlığında ve 15 zirâ uzunluğunda olan 2.000 top yelken bezi üretiminin yeterli olacağı kararlaştırılmıştı. Bunun için ödenmesi gereken 4.253,5 kuruşun gümrük gelirlerinden ocaklık tayin edilerek buralardan verilmesi uygun görülmüştü³¹.

Osmanlı donanmasındaki bu yapısal değişim ve dönüşümün dışarıdan nasıl algılandığı noktasında elimizde güzel bir örnek bulunmaktadır. XVIII. yüzyılın hemen başlarında Rusya'nın ilk daimi büyükelçisi olarak görev yapan Tolstoy, kaleme aldığı raporunda Osmanlı donanması ile ilgili gözlemlerini aktarmaktadır. O'na göre, imparatorluğun bahriyesi denizcilik bilgisine sahip

²⁹ BOA, MAD, no. 2485, s. 142.

³⁰ BOA, MAD, no. 2485, s. 143.

³¹ BOA, MAD, no. 10309, s. 155.

kimseler tarafından idare edilmektedir. Deniz kuvvetlerinin silahlanmasına büyük önem verilmekte ve her gün deniz tatbikatlarında yeni şeyler denenmektedir. Kazanılan özgüven sayesinde artık Hıristiyanlarla deniz savaşı yapmaktan korkulmamaktadır. Mora'nın geri alınması için elden gelen bütün gayret gösterilmekte ve Akdeniz sürekli olarak tarassut altında tutulmaktadır. Artık Osmanlı donanması kendini çekinmeden göstermektedir. Fakat bir önceki savaşta karşı tarafta yer alan Venedik donanması Osmanlı donanmasına saldırmayı değil kendisini savunmayı düşünmektedir³².

Osmanlı deniz tarihinin bilhassa bu döneminin daha çok çalışılmasının gerekliliğini bu ve buna benzer ifadeler ortaya koymaktadır. Osmanlı devleti yöneticilerinin, hüküm sürdükleri topraklar kadar denizlerle de ilgili oldukları anlaşılmaktadır. Hatta imparatorluk dâhilindeki denizyollarını güvenli ve açık tutmak için ellerinden gelen her şeyi yaptıkları da dile getirilmektedir³³. Braudel ise bu konuda şunları ifade etmektedir:

“Doğu Akdeniz kıyıları çok erkenden Batı Akdenizli Hıristiyan korsanlar tarafından tehdit edilmiştir... XVII. yüzyılın sonunda Batı Akdeniz korsanlığının hükmü azalmış ve kıyı denizciliği görünüşe göre, Batılı teknelerden kurtulmuştur. Belki de bunun şerefini, Osmanlı donanmasında yelkenlilerin kadırgaların yerine geçmesine (bu zaten eski bir olaydır) ve bu donanmanın Ege denizindeki devriye gezilerine vermek gerekir.”³⁴

Sonuç olarak 1701'den itibaren donanmanın yenilenmesi için giriştikleri bu çabalarla Osmanlıların, deniz üstünlüğünü tekrar elde etmeyi arzuladıkları ifade edilebilir. Özellikle XVII. yüzyılın ortalarındaki uzun Girit muhasarası sırasında yitirilen prestij Mora'daki deniz savaşlarıyla gayet net ve açık bir biçimde geri kazanılmıştır.

³² Tolstoy'un *Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu*, çev. İbrahim Allahverdi, İstanbul 2009, s. 69-70.

³³ Daniel Panzac, “Yelkenli Gemilerin Altın Çağında Osmanlı Donanmasına İnsangücünün Sağlanması (1660-1850)”, *Devletin Silâhlanması, Ortadoğu'da ve Orta Asya'da Zorunlu Askerlik (1775-1925)*, ed. E. J. Zürcher, çev. M. T. Akad, İstanbul 2003, s. 45.

³⁴ F. Braudel, *Maddi Uygarlık, Ekonomi ve Kapitalizm, XV.-XVIII. Yüzyıllar, Dünyanın Zamanı*, çev. M. Ali Kılıçbay, İstanbul 2004², s. 412.

Abstract

**THE OTTOMAN NAVY IN THE EARLY XVIIIth CENTURY
AND THE BEGINNING OF THE ANCHOR AND SAIL
MANUFACTURE AT THE IMPERIAL DOCKYARDS**

While the siege of Crete resulted in Ottoman conquest, it also demonstrated that the galley, which was gradually declining and loosing its significance in the naval wars in the Mediterranean, should retire from the stage of history.

With the Naval Code of 1701, the Ottoman Navy was adapted to the current conditions of the age and galleons were established as the main body of the navy as their number were increased. In the meantime, for the equipment of the new ships, the Ottoman government had to manufacture anchors and sailcloth.

Although early on the Ottomans met difficulties in manufacture of these items, the government managed to overcome them and eventually production started in the Imperial Dockyards and the navy was equipped to reassert the Ottoman supremacy in the Mediterranean.

Keywords: Ottoman navy, galleon, Imperial Dockyard (Tersâne-i Âmire), sailcloth, anchor.

