

OSMANLI DEVLETİ'NDE GEMİ TIPLERİ VE GEMİ KAZALARI İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRMELER

Mustafa ÇIRPAN

İstanbul Teknik Üniversitesi | cirpan19@itu.edu.tr

ÖZET

Bu çalışmada Osmanlı donanmasında yer alan gemi tipleri ile bu gemilerin zamanla gelişim süreci ele alınmıştır. Osmanlı'nın kuruluşundan itibaren kürekli gemilerle başlayan değişim süreci, yelkenli gemiler döneminin sonuna kadar incelenmiş, ayrıca değişim sürecindeki temel sebepler olan savaş, savunma, Akdeniz kültürü, değişimin fiziki ve sosyal sonuçları gibi konulara da değinilerek daha açıklayıcı hale getirilmeye çalışılmıştır. Gemi çeşitleri de resimleriyle ve gemi teknolojilerini takip etme kanallarıyla beraber ele alınarak, aralarında sebep sonuç ilişkileri kurulmuştur. Çalışmanın son kısmında ise Osmanlı'da sıkça gerçekleşen gemi kazaları sebep, sonuç ve mahiyetleriyle beraber değerlendirilerek kaza sonrası devlet tutumları ve protokolleri de incelenmiştir.

Anahtar kelimeler: Osmanlı donanması, Osmanlı gemi kazaları, denizcilik tarihi.

1. Giriş

Osmanlı Devleti bir deniz devleti olduğu için ve döneminin güçlü devletleri arasında yer alması dolayısıyla donanması zengin bir gemi içeriğine sahipti. Bu nedenle bu çalışmada donanmadaki tüm gemi türlerini tanıtmak yerine en yaygın kullanılanlar tanıtılmıştır. Çünkü Osmanlı Devleti zengin dil yelpazesi sayesinde aralarında çok ufak farklar bile olsa gemilere farklı isimler vermiştir. Gemi çeşitleri incelenirken kuruluş döneminden ziyade daha yakın dönem gemi tipleri ele alınmıştır. Ayrıca kadırgadan başlayan ve kalyona doğru giden değişim silsilesi, sosyal açıdan gözlemlenerek bu değişimin altında yatan sebepler ve değişimin sosyal boyutları irdelenmiştir. Ancak çalışmaya sınır koymak açısından buharlı gemi ve denizaltı dönemlerine girilmeden, kadırgadan başlayan yolculuk kalyonların son dönemlerine kadar getirilmiştir. Ertuğrul Fırkateyni, Mahmudiye ve Aziziye kalyonu gibi gemiler de incelenerek önemleri vurgulanmıştır.

Gemi tiplerinin akabinde Osmanlı Devleti'ndeki gemi kazaları ile ilgili değerlendirme yapılmıştır. Bu kazaların olası sebepleri, fiziki ve sosyal sonuçları, doğurduğu bazı sorunlar incelenmiş, çalışmanın son kısmında da gemi kazaları karşısında devletin yükümlülükleri, kazalara bakış açısı ve müdahale biçimleri ortaya koyulmuştur. Gemi kazaları ele alınırken, bunlara tarihler verip kazaları bir kronolojik sıraya koymak yerine, bu kazalar sebep sonuç ilişkileri içerisinde incelenmiştir. Osmanlı gemi tipleri ve kazaları ile ilgili yapılan çalışmada, gemi teknolojilerinin değişim süreçleri, bu süreçlerdeki devletin karar mekanizmaları, geçiş sürecindeki yavaşlığın olası sebepleri de irdelenmiştir ve bu şekilde çalışmaya sosyal bir yön verilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin gemi kazaları karşısındaki hümanist, yapıcı ve adaletli tavrı da net bir şekilde ifade edilmiştir.

2. Osmanlı'da Gemi Tipleri

Osmanlı Devleti'nde gemi tiplerini gelişimini üç döneme ayırmak değişimi anlamamızı oldukça kolaylaştırır. Bu dönemlerin ilki kuruluştan itibaren 1650 yıllarına kadar geçen kürekli gemiler dönemidir. Sonraki dönem ise yaklaşık 1650-1850 yılları arası yelkenli gemiler dönemidir. Sonuncusu da 1850 yılı ve sonrasını kapsayan buharlı gemiler ve denizaltılar dönemidir. Gemi çeşitleri ise temel olarak kürekli ve yelkenli olmak üzere iki grupta incelenmektedir. Burada şu ayrımı iyi yapmak gerekir ki gemiler, kürek ve yelkenle beraber hareket ediyorsa kürekli olarak, kürek olmaksızın sadece yelkenle hareket ediyorsa yelkenli sınıfına dâhil edilmektedir (Bostan, Özbaran, Arıkan ve Sancar, 2009). Ancak gemi dönemleri tarih boyunca birinin bitip diğerinin başlaması şeklinde ilerlememiş, farklı gemi tiplerinin de birlikte kullanıldığı görülmüştür.

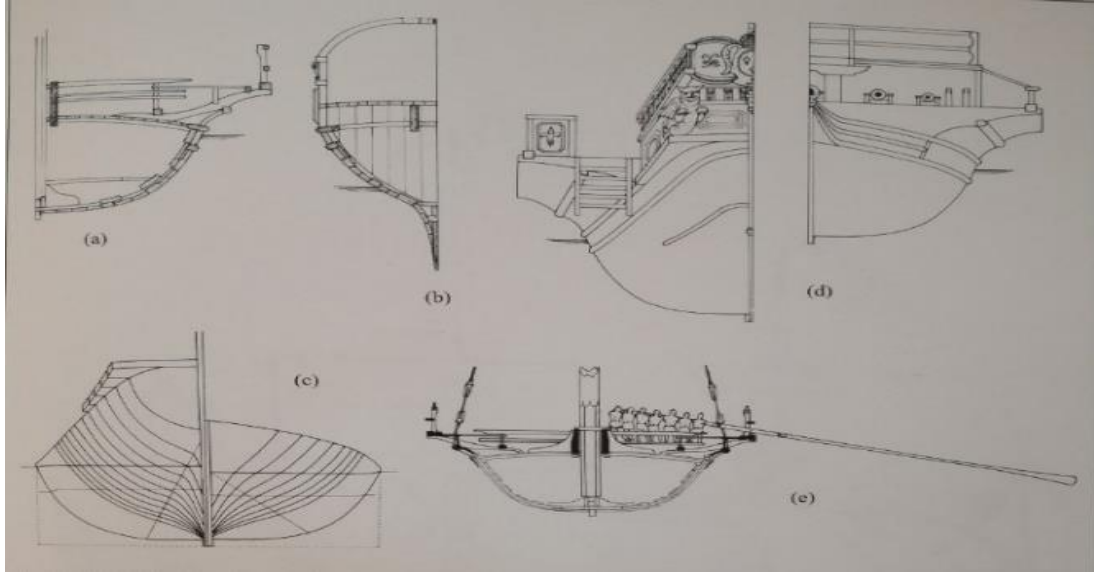
2.1 Kürek dönemi gemileri (Kadırga dönemi)

Bu dönemi çektiri ya da kadırga dönemi olarak da niteleyebiliriz. Katip Çelebi "*Tuhfetü'l-Kibar fi Estari'l-Bihar*" isimli eserinde çektiri çeşitlerini şu şekilde sıralamıştır: "*Çektiriler oturak sayısı bakımından birbirinde ayrılırlar. On oturak ile on yedi oturak arası çektirilere fırkate denir ve her küreği ikişer ya da üçer adam çeker. On sekiz ya da on dokuz oturaklı çektirilere pergende (pergandi) denir. On dokuzdan yirmi dört oturağa kadar olan çektirilere kalite denir. Yirmi beş oturaklı ise kadırga denir ve her küreği dört kişi çeker, yirmi altı oturaktan otuz altı oturağa kadar olan çektirilere ise başarda denir. Gemilere göre yüksek ve enli olanlara mavuna (mavna) denir.*" (Kâtib Çelebi ve Gökyay, 2007).

2.1.1 Başarda

26-36 oturağa kadarki çektiriler sınıfı gemi çeşididir. Yerleşim düzeni olarak kadırga ile aynı olmasına rağmen 800 kişiden oluşan mürettebatı daha farklı ve üst düzey denizciler arasından seçiliyordu. En küçüğü 26 oturaklı ve 43,20 metre boyundaki *Ortalık* başardası, en büyüğü ise 36 oturaklı ve 54,5 metre uzunluğundaki *Paşa* başardasıdır (Güleryüz, 2004).

Kürekli gemiler sınıfının kadırgadan sonra en yoğun kullanılan ve ikinci en önemli gemisi sayılmaktadır. Kullanılan ağaç ve kereste açısından kadırgadan yaklaşık üç kat fazla malzeme gerektirmektedir. Üst düzey savaş gemileri olarak komutanlar tarafından kullanılmıştır. Donanmaya 16. yüzyılda katıldığı tahmin edilmektedir. Kızıl Deniz'deki donanmada, Cidde'deki Selman Reis filosunda, Kıbrıs seferinde (1570) başardaların yer aldığı kayıtlarda mevcuttur. 17. yüzyılın sonlarına doğru karinaları top ateşine karşı teneke ile kaplanmıştır (Bostan ve diğerleri, 2009).



Şekil 1. Bir başarda kesiti (Güleryüz, 2004).

2.1.2 Kadırga

Kadırgalar dünya denizcilik tarihine damgasını vurmuş ve deniz araçları arasında en uzun kullanılanlardan bir tanesi olmuştur. Osmanlı'da 17. yüzyıl sonlarına kadar donanmada en çok kullanılan gemi tipi kadırga olmuştur. 18. yüzyıl itibarı ile önemini kaybederek yerini kalyonlara bırakmıştır. Kadırgaların Osmanlı'da bu kadar yoğun kullanılmasının sebeplerinden birisi Barbaros Hayrettin Paşa'nın kadırgaları, kalyonlara yeğlemesi olmuştur. Daha korsanlık yıllarında Akdeniz'de gemileri gözlemleyerek seriliği ve manevra kabiliyetinden dolayı kalyon gibi daha ağır gemiler yerine kadırgayı tercih etmiştir. Kadırgalar ile kalyonlar arasındaki ilk çatışma 1538 yılında Preveze'de çıkmış ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın taktiksel becerisi ile kadırgalar kalyonlara üstün gelmiştir. Bu olay kürekli kadırgaların en az yüz yıl daha kullanılacağı teminatı olmuştur (Bostan ve diğerleri, 2009).

Yabancı donanmalarda *gali* ya da *galer* olarak anılan kadırgalar 25 oturaklı, 49 kürekli gemilerdir. Kadırgaların her küreğini dört ya da beş kişi çekmektedir. Kadırgalar ince, uzun ve suya yakın ve çok seri gemilerdir. Osmanlı'da denizcilik kanunları gereği her sene 40 kadırga yapılması zorunlu tutulmuştur. Birinci Abdülhamit devrinde yapımı son bulmuştur ancak başarda yapımı devam etmiştir (Uzunçarşılı, 1988).

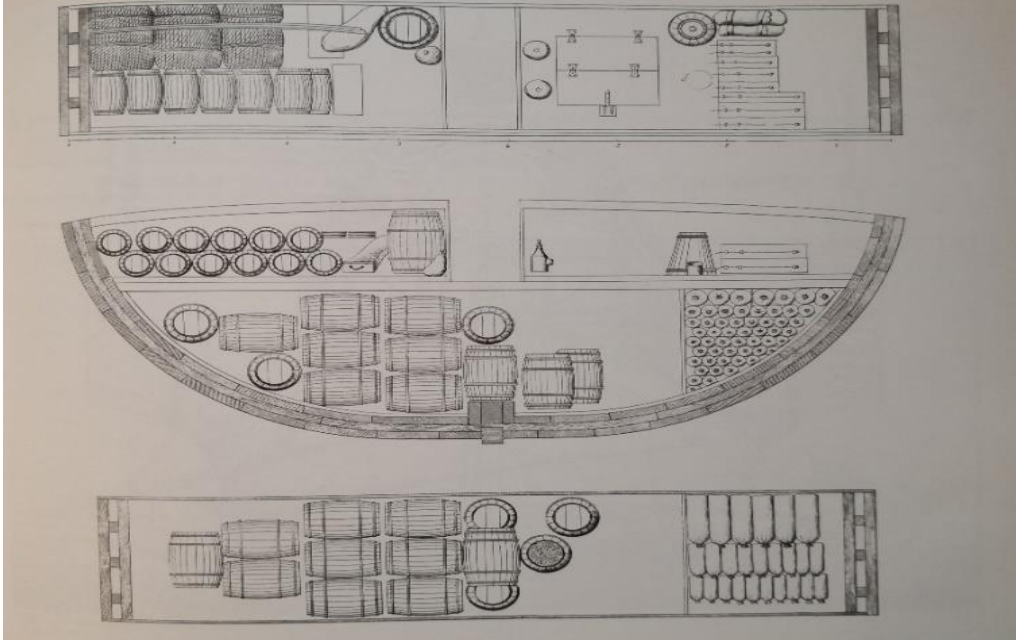
Kâtip Çelebi'ye göre, XVII. yüzyılda her kadırgada 196 kürekçi, 100 savaşçı, 20 halatçı, iki dümenci, bir yelkenci, iki gûmi (iaşe takibi ya da gözcülük yapan personel), iki kürek yapıcı, iki kalafatçı, iki neccar (marangoz) bulunmaktaydı. Harita ve pusula kullanmasını iyi bilen, tecrübeli ve maharetli bir reisle birlikte bir kadırga toplam 328 personelden oluşmaktaydı (Kâtip Çelebi ve Gökyay, 2007).

Gemi Çeşidi	İnşa	Tamir	Toplam
Kalyon	15	93	108
Başarda	59	102	161
Kadırga	180	413	593
Mavna	16	26	42
Kalyata	34	145	179
Firkate	13	29	42
TOPLAM	317	808	1125

Şekil 2. 1610 ve 1701 arasında Tersâne-i Âmire’de üretilen gemiler (Bostan ve diğerleri, 2009).



Şekil 3. Tarihi kadırga, uzunluk: 39,64m, genişlik: 5,72m (“Deniz Müzesi Komutanlığı—Tarihi Kadırga”, t.y.).



Şekil 4. Bir kadirganın güverte altı yerleşimi (Güleryüz, 2004).

2.1.3 Kalite

Yabancılar tarafında bu gemi tipine kalyota, galita ya da galyot gibi isimler de verilmiştir. 19 ile 24 arası oturağa sahip bu gemi tipi savaşlarda takip amaçlı kullanılmaktaydı ve bunun bir sonucu olarak baş tarafında bir topunun olduğu belirtilmiştir (Uzunçarşılı, 1988).

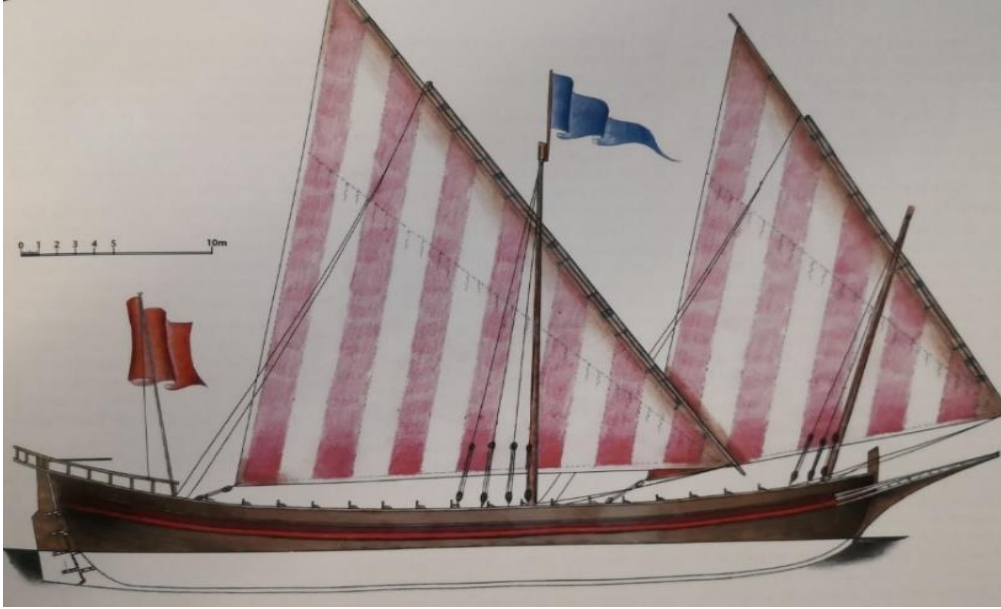
Kalitelerin boyları 17. yüzyılda yaklaşık 32 ile 36 metre arasında, 18. yüzyılda ise yaklaşık 25 metre olarak not edilmiştir. Kaliteler iki topçu ile beraber yaklaşık olarak 220 savaşçı içermektedir. Kadirga kadar yoğun kullanılan gemiler olmamışlardır. Sayılardan örnekler verecek olursak, 1693'deki Tuna donanmasında 10 adet, 1475'te Gelibolu'da 5 adet, 1525'de Kızıldeniz donanmasında 3 adet kalite olduğunu görülmektedir (Bostan ve diğerleri, 2009).

2.1.4 Fırkate ve pergandi

Çektiri türü gemilerin en küçüklerinden olan fırkateleler 10-17 oturaktan meydana gelirdi ve her küreği iki ya da üç kişi çekmekteydi. Bunlara ince donanma gemileri denirdi ve ince uzun yapısıyla nehirlerde de kullanılmak için uygun gemilerdi. Örneğin Tuna Nehri'nde 33 adet fırkatele bulunmaktaydı. Savaş zamanlarında fırkatelelerin 80 adet levent barındırdığı bilinmektedir (Uzunçarşılı, 1988).

Pergandi denilen ve 18 oturaklı olan savaş gemileri de fırkatele sayılmaktaydı ve fırkatelelerin de oturak sayıları değişebilmekteydi. 18. yüzyılda 20 oturaklı fırkatelelerin inşa edildiğini görmekteyiz. Yelkenli olanına fırkateyn denilmektedir. Kadirga boyut olarak büyük olduğu için her zaman kullanılmaya pek müsait değildi. Bu sebeple fırkatelelere olan ihtiyaç özellikle 17. yüzyıldan itibaren oldukça artmıştır. Tuna donanmasının çoğunu fırkatelelerin oluşturduğu bilinmektedir (Bostan ve diğerleri, 2009).

Pergandi hem yelken hem kürekle çalışan melez bir tür gemi olma özelliği taşımaktaydı. Daha önce de zikrettiğimiz üzere firkate türlerine benzer bir yapıya sahipti. İki direkli olan pergandi hem savaş hem ticaret gemisi olarak kullanılmaktaydı (Turna ve Pirim, 2015).

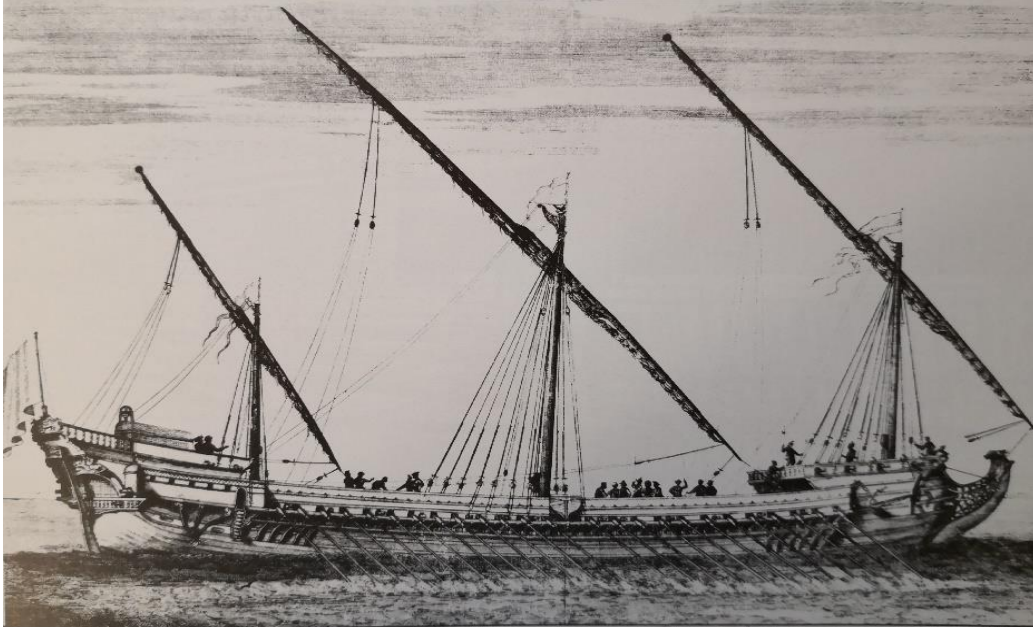


Şekil 5. Yardımcı hizmetlere ait 16 oturaklı bir firkate veya pergende (Gülyüz, 2004).

2.1.5 Mavna

26 oturaklı, çift kürekli ve iki katlı olan çektiri türü bir savaş gemisi olan mavnaların her bir küreğini yedi kişinin çektiği bilinmektedir. 24 adet top ile 30 adet topçusu olan mavnalar yaklaşık olarak 600 personelden oluşmaktaydı. Bunların sadece 364 tanesi kürekçilerden meydana gelmekteydi. Bir ya da iki latin yelkene sahip olduğu bilinmektedir (Uzunçarşılı, 1988).

Mavnalar, başardadan daha geniş, daha yüksek ancak daha kısadır. Bir mavnayı inşa etmek yaklaşık olarak kadirganın iki katı kereste gerektirir. Kırım'a giden Osmanlı donanmasında ve güneydoğu sahillerinde mavnaların olduğu bilinmektedir. Rodos kuşatmasında (1522), fetihten sonra adayı korumak için bırakılan filoda bile 8 mavnanın olması bu gemi tipinin oldukça yaygın olduğunu göstermektedir. Ancak kadirga gibi mavna da kalyonların yaygınlaşması ile birlikte değerini yitirmiştir. Girit seferi ile yükselişe geçen mavna imalatı, 18. yüzyıldan itibaren neredeyse bitmiştir (Bostan ve diğerleri, 2009).



Şekil 6. Bir 18. yüzyıl mavnası (Güleryüz, 2004).

2.2 Kürekten Yelkene Geçiş

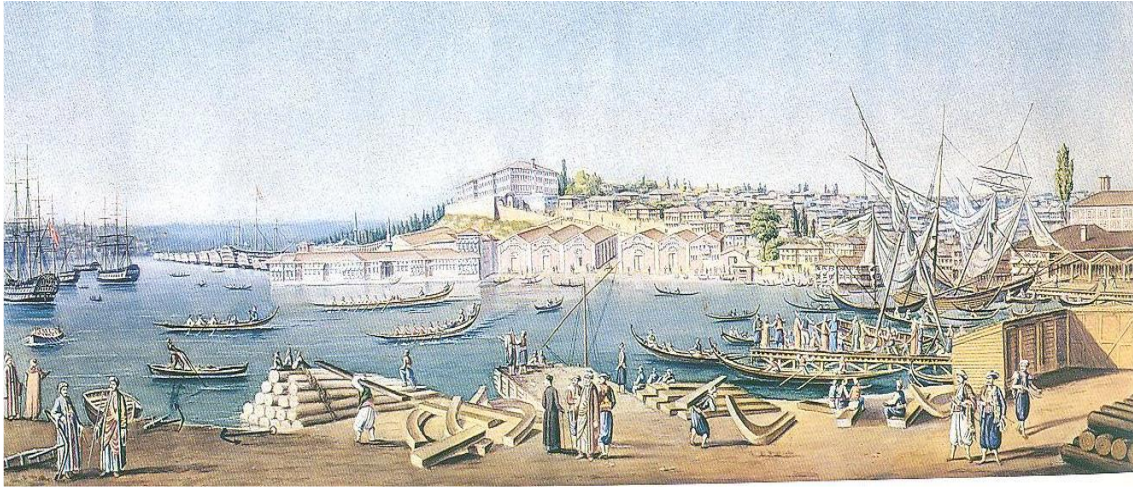
Yaklaşık 25 yıl süren Girit seferi Osmanlı denizciliğinde bir dönüm noktası niteliği taşır. 1645 tarihine kadar Osmanlı donanması ağırlıklı olarak savunma yapmakta ve büyük çaplı saldırılarda bulunmamaktaydı. Ancak Girit seferi ile Osmanlı'nın Akdeniz'de yelkenli gemileri görmesi, çektirilerin ve kadirgaların tahtının sallayan bir girizgâh olmuştur. Özellikle Venedik donanmasındaki kalyonların gücünü gören Osmanlı Devleti ivedilikle kalyonların inşasına başlamıştır. Barbaros bu duruma karşı çıkıp kadirgaları ile kalyonları alt edebildiğini ifade etse de Kâtip Çelebi ve diğer yetkililerin onayı ile kalyona geçiş başlamıştır (Bostan, 2015). Venedik donanmasının 1650 yılında Girit'e yardıma giden Osmanlı donanmasını, kalyonları ile Çanakkale Boğazı'na sıkıştırması da kalyona geçişin temel sebeplerinden bir tanesi olmuştur ("GİRİT - TDV İslâm Ansiklopedisi", t.y.). Daha sonra kadirga ve kalyon arasındaki ikilemler devam etmiş, hatta bir müddet kadirgalara geri dönüş yaşanmışsa da 17. yüzyıl sonlarında kadirga inşası oldukça azalmış ve yerini artık tamamen kalyona bırakmıştır. Bu durum sayısal veriler ile şu şekilde daha iyi izah edilebilir: Yaklaşık olarak 1690-1700 yılları arasında Osmanlı tersanelerinde 70 kalyon ve 4 başarda tamir edilmiştir. 1700 yılında ise 27 kalyon tamir edilerek ilk kez 46 metre uzunluğunda bir kalyon üretilmiştir. Ayrıca 1701 yılında yayınlanan Bahariye kanunnamesi ile kalyon üretimi hızlanmış ve daha pratik bir hal almıştır (Bostan, 2015).

Osmanlı yelkenli gemilerin değerini 1648'de Girit seferi sırasında anlamış ve bu konudaki tartışmalar bu tarihten itibaren başlamıştır. Sadrazam Merzifonlu Kara Mustafa Paşa ve Kaptanderya Gazi Hasan Paşa dönemleri Osmanlı'nın sistematik bir şekilde kalyon üretimine geçtiği dönemlerdir ve Osmanlı'da ilk savaş gemisi olan kalyon 1644 yılında üretilmiştir. Yelkenli gemilerin sistemli bir şekilde kabul edilmesinden (1682) sonraki yaklaşık bir asır yelkenli ve kürekli gemiler birlikte kullanılmıştır. 18. yüzyılın sonlarında kadirga savaş gemisi olarak terk edilmiştir ancak gözcülük, devriye ve destek görevlerinde kullanılmaya devam edilmiştir (Zorlu, 2014). Buradaki yavaş değişim, insan gücünün yerini farklı enstrümanlara

bırakması ve kalyona geçişin sonuçları gibi konular bu derlemenin sonuçlar ve tartışma kısmında daha detaylı şekilde ele alınmıştır.

2.3 Osmanlı'da yelkenli savaş gemileri – Kalyonlar

Kalyon, sadece bir gemi türü ismi değildir. Genel itibari ile yelkenlerle hareket eden savaş gemisi demektir ancak bu kelime 17. yüzyıldan itibaren farklı şekillerde kullanılmıştır. Kalyonlar, en popüler zamanında bile malzeme taşıyan ve kendini savunma gücü çok yüksek gemi anlamları taşımıştır. Ancak Osmanlı'da durum biraz daha farklıydı çünkü Osmanlı, kalyonu ana savaş gemisi olarak kullanıyordu ve kalyonları farklı özelliklerine göre isimlendirmiş ve sınıflandırmıştı (Aydın, 2007).

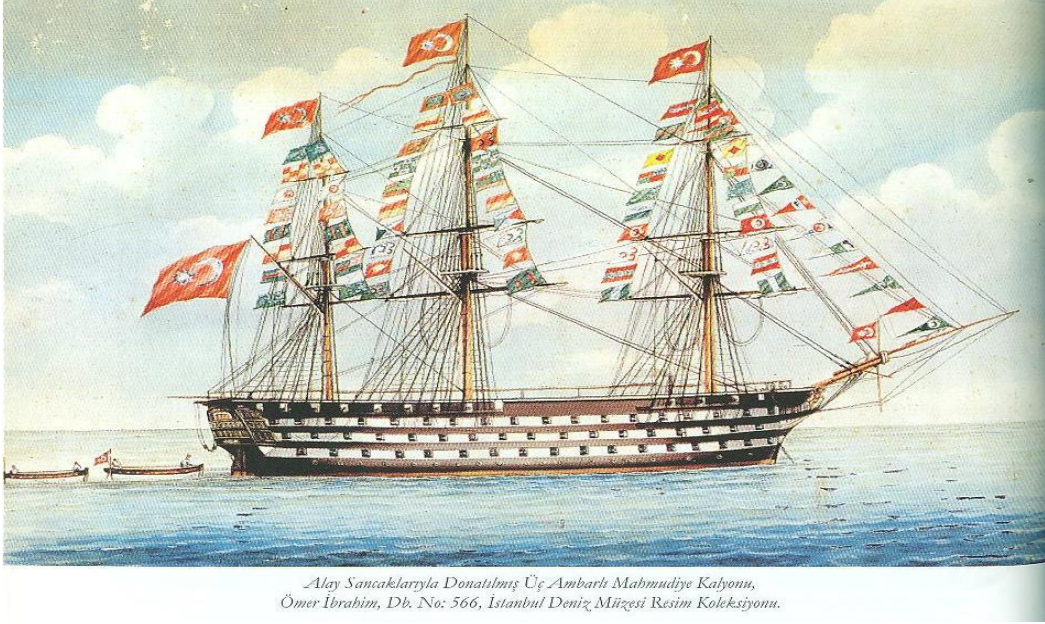


Şekil 6. Kalyon dönemi Tersane-i Amire (Zorlu, 2016).

2.3.1 Üç ambarlı kalyon

Üst güvertelerinin altında üç ambarı bulunan ve ambarlar toplar ile donatıldığında tam bir top bataryasına dönüştüren kalyon tipidir. Üretimine başlandığında 80 top taşımaya karar verilmiş ve ilk üretilen kalyonlarının yüzde kırkının üç ambarlı olmasına karar verilmiştir. Personel sayısı 17. yüzyılda 600 iken 18. yüzyılda 1500 kişi olmuştur. Daha küçük ve daha çevik gemilerce alt edildiğine rastlanmıştır (Aydın, 2007).

Üç ambarlı kalyonlar arasında Osmanlı donanmasının en meşhuru Mahmudiye kalyonu olmuştur. 19. yüzyılda dünyanın en büyük gemisi olma niteliği taşımıştır. 1280 mürettebatlı ve 128 toplu bu kalyon yaklaşık olarak 8 metre yüksekliğinde ve 64 metre uzunluğundaydı (Güleryüz, 2004).



*Alay Sancaklarıyla Donatılmış Üç Ambarlı Mahmudiye Kalyonu,
Ömer İbrahim, Db. No: 566, İstanbul Deniz Müzesi Resim Koleksiyonu.*

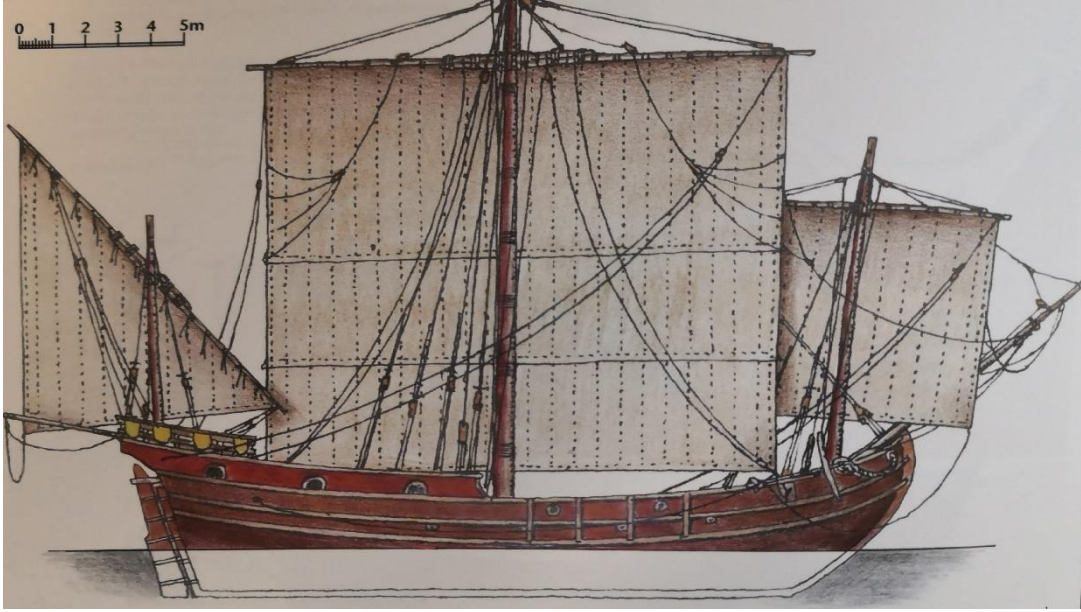
Şekil 7. 1829 Yılından 128 Toplu Mahmudiye Kalyonu (Zorlu, 2014).

2.3.2 Üç kantarlı kalyon

Üç kantar ağırlığında toplar atan (yaklaşık 169 kg) kalyon tiplerine verilen isimdir. İlk kez III. Ahmed döneminde döktürülmüştür. 1717 ile 1758 yılları arasında dört adet üç kantarlı kalyon denize indirilmiştir. Donanmada yoğun bir şekilde karşılaşılan kalyon tiplerinden değildir. Bu topların görenleri şaşkınlık içerisinde bırakan bir görünüme sahip olduğu hatta yurtdışından gelen bazı elçilerin tersanede üç kantarlı kalyonun topunu merak ederek ona yüksek ilgi gösterdikleri hatta topun içine girmek istedikleri bilinmektedir (Aydın, 2007).

2.3.3 Karavele

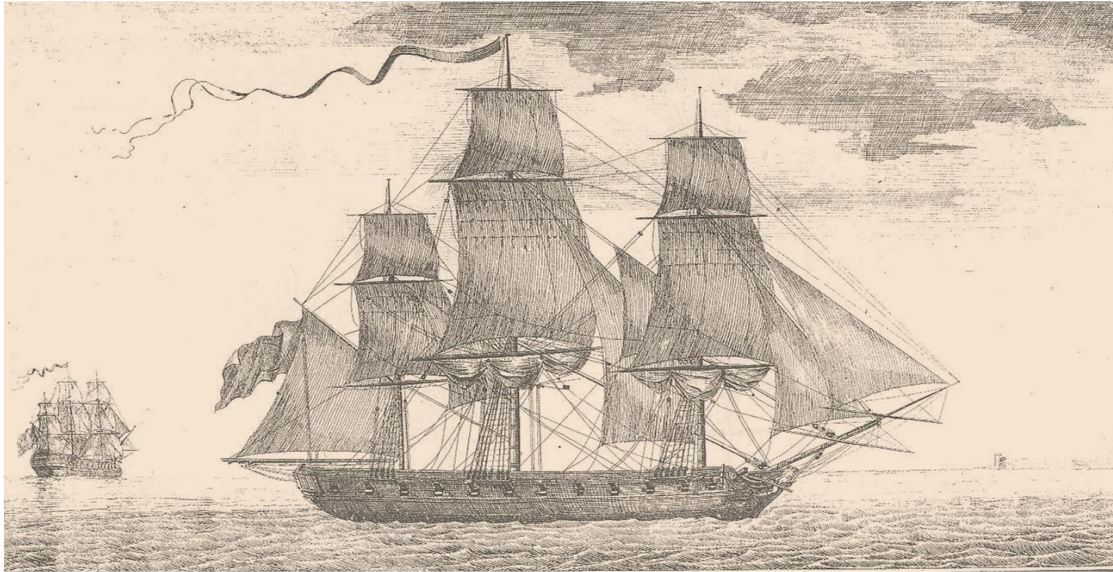
Sadece yelkenler ile hareket eden, ağırlıkları 100 ton ile 500 ton arasında değişen, uzunlukları ise 25 metreden 45 metreye kadar çıkabilen, yaklaşık 1000 mürettebattan oluşan (500 levent, 500 gemici) kalyon tipidir. Hem kısa mesafe hem uzun mesafe gidebilme özelliklerine sahiptir. Savaş gemisi olmanın yanı sıra yük gemisi olarak da kullanılmıştır. Bir, iki ya da üç direkli ve latin yelkenli gemilerdir. Menşei Batı Afrika olarak düşünülür ancak kelime kökeni İspanya'ya aittir (Güleryüz, 2004).



Şekil 8. 15. yüzyıl gravüründen yararlanılarak yeniden yapılmış küçük karavel (Gülyüz, 2004).

2.3.4 Korvet

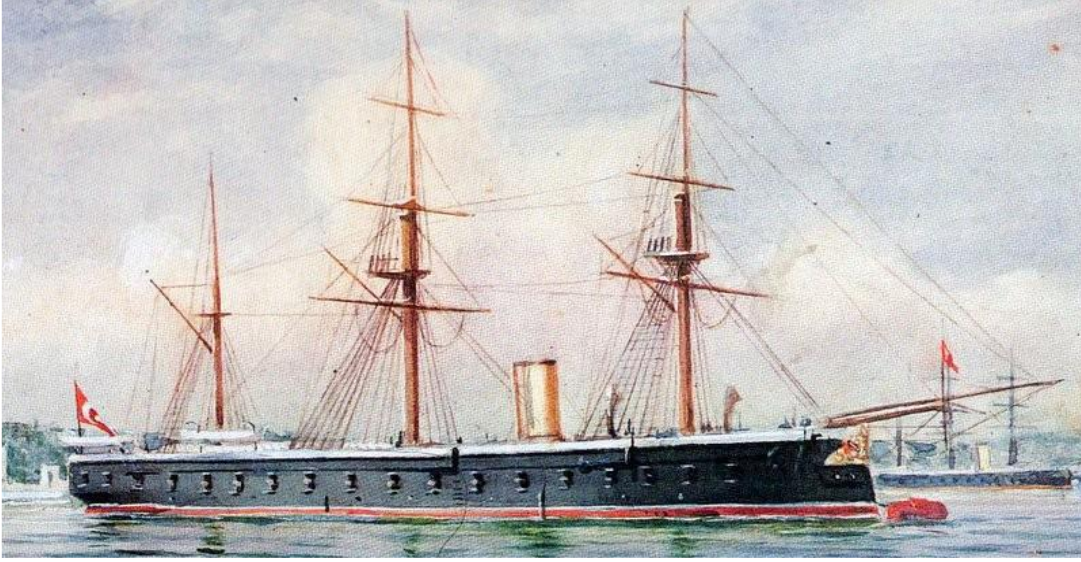
Üç direkli ve yelkenli savaş gemilerine verilen isimdir. Güvertelerinde 18-24 top bulunur. Mürettebatı genellikle 174 kişiden meydana gelmekteydi. En bilindik örneklerinden bir tanesi 1828'de Gireboz tersanesinde inşa edilen yaklaşık 40 metre uzunluğundaki ve 11 metre genişliğindeki, 24 adet topa sahip ve 180 personeli olan Fevz-i Mabud korvetidir. Türk mühendisler tarafından yapılmış olan bu gemi, tersanelere örnek teşkil etmiş ve güzelliğiyle seçkin gemi yapıları arasına girmeyi başarmıştır (Gülyüz, 2004).



Şekil 9. Dört toplu bir korvet (Mahmud Raif, Mahmud Raif, Beydilli ve Şahin, 2001).

2.3.5 Fırkateyn

Fırkateynler çektiri döneminde yardımcı hizmetlerde bulunmaktaydı. Ancak 18. yüzyıldan sonra fırkateynin dönüşümü başlamış ve donanmadaki önemi artmıştır. İlk önce küçük kalyonlara dönüşen fırkateynler 30-40 top ile donatılmıştır. 19. yüzyıla geldiğimizde ise donanmaların neredeyse en önemli gemileri haline almıştır. Üç direkli, açık güverteli, 30-60 top taşıyan ve 400 civarı mürettebata sahip gemiler haline dönüşmüştür. Osmanlı denizcilik tarihinde Ertuğrul Fırkateyni'nin yeri ayrıdır. 1864 yılında Tersane-i Amire'de yapılmıştır. İlk yapıldığında standart fırkateyn donanımına sahip Ertuğrul, 40 toplu ve üç direkliydi. Boyu 76 metre, genişliği ise 18 metre olan Ertuğrul 2344 ton su çekmekteydi. Fırkateynler çağdaş ülkelerdeki kruvazörlerin görevlerini yerine getirmektedir. Yelken döneminin bitmesi ile fırkateyn kelimesinin de kullanımı ortadan kalkmıştır. Ancak 2. Dünya savaşında bu terim tekrar gündeme gelmiştir. Buradaki anlamı ise destroyerlerin biraz daha küçüğü olarak yorumlanabilir (Güleryüz, 2004).



Şekil 10. Aziziye Fırkateyni (Zorlu, 2016).

2.3.6 Gulet

İsim olarak kalita gemisini andırmasına rağmen aslında bu gemi ile hiçbir ilgisi yoktur. Kalita çektirme türü bir gemi olmasına karşın gulet yelkenli bir gemidir. Ebat olarak korvetler ile neredeyse aynı ya da biraz daha küçüktür. Güvertelerinde 18-24 arası top bulunmaktadır (Güleryüz, 2004).

3. Osmanlı'da Gemi Kazaları

Osmanlı, bir deniz devleti olmasının yanı sıra, ticaretin de yoğun olarak yapıldığı büyük bir devlet olma özelliği taşımaktaydı. Yerli ve yabancı tüccarlar mallarını deniz yoluyla taşımakta, sürekli açık deniz seferleri düzenlemekte, ulaşım amaçlı olarak iç ve dış denizlerde gemiler her daim aktif bir şekilde hareket etmekteydi. Bu şartlar altında ve Osmanlı kayıtları incelendiğinde gemi kazaları çok sık yaşanan olaylar olarak karşımıza çıkar. Gemi teknolojisinin ahşaptan ibaret olduğu, gemilerin seyir bilgilerinin bugünün şartlarına göre çok daha kısıtlı olduğu, sürekli devam

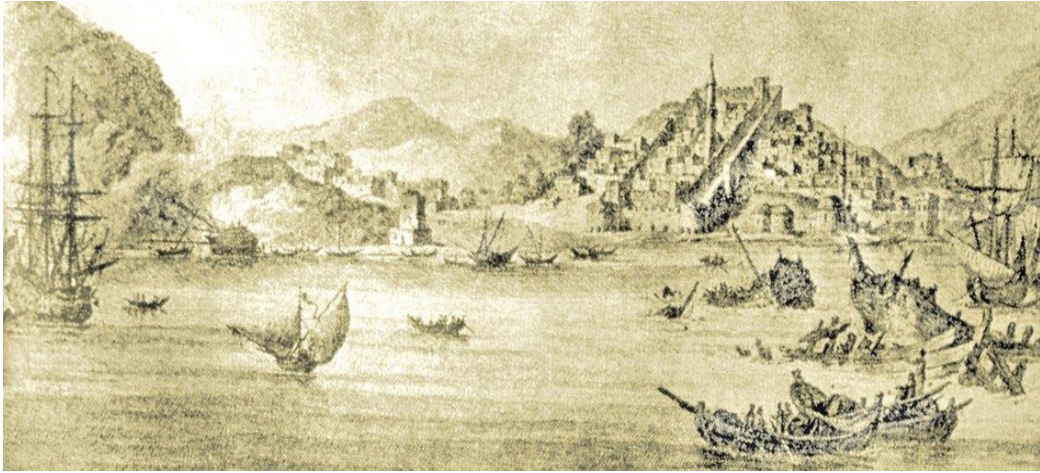
eden deniz savaşlarını ve doğal faktörleri de göz önünde bulundurduğumuzda gemi kazalarının kaçınılmaz olaylar olduğunu söyleyebiliriz (Özdemir, 2006).

Bu çalışmada, Osmanlı tarihinde önemli olan bazı savaş ve kazalar da incelenecektir. Osmanlı Devleti'nin denizcilik tarihinde üzücü ve dramatik yenilgilerden bir tanesi İnebahtı Deniz Savaşı olmuştur. Osmanlı'nın Kıbrıs Adası'nı fethinden sonra (1570), papalık öncülüğünde, İspanya ve Venedik başta olmak üzere bir haçlı ordusu kurulmuştur. Bu ordunun nihai amacı Kıbrıs'ı geri almaktır. Kaptanıderya Müezzinzade Ali Paşa ile donanma serdarı Pertev Mehmed Paşa iki donanmayı birleştirerek Girit'e giriş yapmış ve yaptıkları altı aylık yolculuğun ardından yorgun düşmüştür. Osmanlı tarafında savaş kararı ihtilafli olmasına ve askerler savaşmak istememesine rağmen, Kaptanıderyanın ısrarı ile savaşma kararı alınmıştır. İki donanma 1571'de İnebahtı Körfezi'nde karşı karşıya gelmiştir. Gemi sayıları ile ilgili muhtelif bilgiler olsa da Osmanlı tarafında 230 gemi, 25000 savaşçı; Haçlı donanmasında ise 243 gemi ve 37000 savaşçı olduğu tahmin edilmektedir. Yaklaşık bir gündüz süresi boyunca süren savaş oldukça kanlı olmuştur ve Osmanlı donanmasının 190 gemisi batmış yahut düşman tarafından ele geçirilmiştir. Kaptanıderya başta olmak üzere birçok reis ile beraber yaklaşık 20000 asker hayatını kaybetmiş, 3000 asker de esir düşmüştür. Reislerden sadece Ulaş Ali Paşa düşman donanmasına verdiği kısmi hasardan sonra gemisi darbe almasına rağmen, donanmasındaki 30 gemi ile beraber kıvrak manevralar ile düşman hattını delerek kaçmayı başarmıştır. Haçlı donanmasının kaybı ise Osmanlı donanmasının verdiği kaybın yanında oldukça azdır. Haçlı donanmasının gemilerinin birçoğu yara almasına rağmen yaklaşık 15 kadırgası batmıştır. Yaklaşık olarak can kaybı 8000, yaralı sayısı da 2100 olarak düşünülmektedir. İnebahtı Deniz Savaşı 15. yüzyıldan itibaren süregelen Osmanlı'nın yenilmezlik şanını ortadan kaldırırsa da Katolik camianın son büyük Haçlı seferi olmuş ve geçici bir zafer olma niteliği taşımaktadır. Haçlı donanması bu zaferden sonra Kıbrıs'ı geri alamamıştır. Osmanlı'nın gemi inşasına ağırlık vermesi ve çabuk toparlanması sayesinde Venedik 1573'de Osmanlı ile bir ahidname imzalamak ve Kıbrıs için savaş tazminatı vermek zorunda bırakılmıştır. Sıngın Donanma Savaşı olarak da bilinen bu savaş Osmanlı denizcilik tarihinde donanma kaybedilen ilk savaş olma niteliği taşımaktadır (Bostan, 2000).



Şekil 11. İnebahtı Deniz Savaşı'nı anlatan bir çizim ("The Battle of Lepanto, 7 October 1571—National Maritime Museum", t.y.).

Osmanlı Devleti'nin büyük deniz yenilgilerinden bir tanesi de Çeşme Vakasıdır. İngilizlerin desteği ile Amiral Spidinof önderliğindeki Rus donanması Akdeniz'e açılarak Mora yarımadası çevresine konuşlanmıştır. Karadan ve denizden sağlanan destekler ile bu bölgede güç kazanan Ruslar, Mora'daki Rumları da ayaklandırmak sureti ile bu bölgeyi ele geçirmek ve burada faaliyet göstermek istemişlerdir. Rus donanması Anabolu Limanında, Kaptanıderya Hüsâmeddin Paşa kumandasındaki Osmanlı donanmasını bozguna uğratmış, geri çekilen Osmanlı donanması Çeşme açıklarındaki Koyun Adaları'nda tekrar Ruslar ile karşı karşıya gelmiştir. Ancak bu bölgede Cezayirli Hasan Bey'in başardası ile Amiral Spidinof'un kalyonu yanmaya başlayınca iki donanma da yangının sıçrama ihtimaline karşı geri çekilmiştir. Bu sırada Rus donanması Çeşme açıklarında dolaşmaya devam etmiştir. Kaptanıderya Hüsâmeddin Paşa, limandaki toplarla beraber Rus ordusuna karşı savunma vermek amaçlı Çeşme Limanı içerisine girmek istemiştir. Rodos Beyi Cafer Bey bu duruma limanın içinde manevra kabiliyeti olmadığı için karşı çıkmıştır. Ancak nihai kararı Kaptanıderya vermiş ve Osmanlı donanması burada bir savunma savaşı vermek üzere konuşlanmıştır. Limanın dar olması ve Osmanlı donanmasındaki gemilerin birbirine yakın olmasından faydalanan Rus donanması limanın ağzını kapatarak içeriye ateş kayıklarını göndermiştir. Burada Osmanlı donanmasının yaklaşık 30 gemisi yanmış, sadece Kaptanıderya Hüsâmeddin Paşa'nın başardası Sakız Adası'na kaçarak kurtulmuştur. Kötü bir sonuca varan ve bir donanmaya mal olan bu karar, Hüsâmeddin Paşa'nın Kaptanıderyalık vazifesinden alınmasına sebep olmuştur. Yenilginin ardından Rus donanması Akdeniz ve Ege bölgesinde rahat hareket ederek Çanakkale Boğazı'nı kuşatmış ancak buradan geçmeye cesaret edememiştir. Ayrıca bu durum İstanbul'u tehdit ederek Osmanlı ekonomisini kısmen zora sokmuştur (Aktepe, 1993).



Şekil 12. Çeşme Vakasını tasvir eden bir gravür (Aktepe, 1993).

Bu üzücü olaylardan bir tanesi de Türk denizcilik tarihinde önemli bir yeri olan Ertuğrul Firkateyni'nin geçirdiği kazadır. Ertuğrul Firkateyni Osmanlı Devleti'nin şanının yükseltmek, Osmanlı sancağını uzak doğu ülkelerinde dalgalandırmak ve devletin büyüklüğünü göstermek amacıyla 1889 yılında İstanbul'dan Japonya'ya doğru yola çıkmıştır. Süveyş Kanalı'nda iki kez kaza geçiren firkateyn yaklaşık iki haftalık gecikme ile yoluna devam etmiştir. Cidde ve Aden limanlarında sevgi gösterileri ile karşılaşan Ertuğrul, 1890 yılında, 11 aylık yolculuğun ardından Yokohama limanına ulaşmıştır. Ertuğrul burada bazı denizcilik yarışmalarına katılmıştır. Aynı zamanda kabile komutanı Osman Paşa bazı diplomatik gözlemler yapmıştır. Kolera salgını nedeniyle Ertuğrul planlanandan daha erken dönüş kararı almıştır. 13 Eylül 1890'da

Yokohama'dan ayrılan Ertuğrul, Kobe'ye ilerlediği esnada hava bozmuş ve şiddetli fırtına kasırgaya dönüşmüştür. Kushimoto Köyü'ndeki Oshima Burnu'na on mil kala, 16 Eylül günündeki talihsiz kaza sonucu Ertuğrul kayalıklara çarparak batmıştır. 69 kişi kazadan kurtarılrken 532 kişi hayatını kaybetmiştir ("Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı", t.y.).

3.1 Kazaların sebepleri

Osmanlı arşivlerinde batan gemiler ile ilgili genellikle kazazede ifadesi kullanılır. Bazı durumlarda savaş ya da çatışmalarda batırılan gemiler için "gark olmak" ya da yanan gemiler için "ihrak olmak" ifadeleri kullanılsa da genellikle bahsettiğimiz kazazede ifadesi kullanılmıştır. Bu ifade bize geminin beşeri olmayan unsurlarla yani fırtınalar sebebiyle kaza yaparak batabileceğini anlatsa da kesin batış sebebini bilmek mümkün olmayabilir. Akdeniz ve Karadeniz civarındaki gemi kazalarının en temel sebeplerinden bir tanesinin şiddetli fırtınalar olduğunu söyleyebiliriz. Ancak fırtınalar her ne kadar gemi kazalarının temel sebeplerinden olsa da Osmanlı arşivlerine ve kayıtlarına baktığımızda Osmanlı denizcilik tarihinin gemi kazalarındaki en önemli sebebi olarak savaşlar ve deniz çatışmaları karşımıza çıkar (Kocaoğlu, 2019).

Fırtına ve rüzgâr gemileri bazen münferit olarak bazen ise toplu olarak batırabilmekteydi. Hatta bu sebepten gemilerin denizde değil limanlarda dahi battığına rastlanmıştır. Gemi kazalarının bir diğer sebebi de yangınlardır. Gemi yangınları düşman gemisinin ateşi sonucu olabildiği gibi bazen de gemi personelinin, gemileri düşmanın eline geçmesin diye kendi gemilerini yakmaları sonucunda da meydana gelmiştir. Gemilerin su alması, haydutluk faaliyetleri, deniz fenerlerinin gemilerin mallarına el koyma maksatlı gemileri yanlış yönlendirmeleri gibi sebepler de gemi kazalarına sebep olan diğer sebepler arasında görülmektedir (Özdemir, 2006).

3.2 Gemi kazaların doğurduğu sosyal sorunlar

Gemi kazaları Osmanlı dönemi için çok tehlikeli bir çevre kirliliğine neden olmuştur denilemez. O dönemin nüfusu ve gemi sayısı azlığı, gemilerin belli bir döneme kadar fosil yakıt kullanmaması gibi faktörleri düşündüğümüzde kazaların doğurduğu temel sorun kirlilik değildi. Kazalar kirlilik, can kaybı ya da mal kaybı dışında bazı toplumsal, sosyal ve hukuki sorunları da beraberinde getirmekteydi. Bu sorunlar temel olarak kaza yapan geminin mallarının aidiyeti ve kazadan sonraki yağmacılığın önüne geçmek olarak nitelenebilir.

Sigortacılığın gelişmesinden önceki sorun, mallarını sigorta ettiremeyen tüccarların gemideki mallarının kendisine iade edilmesi süreci olmuştur. Akdeniz kültüründe ortak gelenek olan, Bizans ve Roma dönemlerinden miras kalan Rodos kanunları, zorunluluk sonucu denize atılan ya da geminin batması sonucunda batık niteliği taşıyan malları gemi sahibine iade etse de bu durum özellikle kaza yaptığı bölgede yabancı tüccar olarak bulunanlar için her zaman bu şekilde gerçekleşmemiştir. Çoğu zaman bu gemilerin malları yağmalanmaya çalışılmış hatta bazı durumlarda gemi kasıtlı olarak sahilden yakılan ateşlerle yanıltılarak batırılmaya çalışılmıştır. Bu durum 11. yüzyıla kadar bu şekilde devam etmesine karşın sonraki dönemlerde devletler, aralarında bazı antlaşmalar yaparak batan gemilerin mallarını sahiplerine iade etmek yönünde önemli kararlar almışlardır. Bu iyileşmenin ilk somut örneklerinden bir tanesi 13. yüzyılda Anadolu Selçuklu Devleti'nin Venedik ile yaptığı, her iki tarafın diğerinin topraklarında batan gemilerinin mallarını sahiplerine iade edeceğini garanti etmesine yönelik yaptığı ahittir (Gümüş, 2012).

Osmanlı Devleti de Anadolu Selçuklu Devleti'nin bu kültürünü devam ettirmiş ve farklı devletler ile farklı zamanlarda ahitnameler imzalamıştır. Savaş ya da husumet içerisinde olmadığı devletler ile yaptığı ahitnamelere de kesinlikle kayıtsız kalmamıştır. Venedik ile 1718'de, Fransa ile 1740'da, Almanya ile 1761'de, İspanya ve Rusya ile 1783'de ahitnameler yapılmıştır. Bahsi geçen bu ahitler kaza yapan geminin mallarının sahiplerine iadesi, kaza yapan geminin korunması, karaya çıkarılan mallar için nakliye masrafları dışında ek bir vergi alınmaması gibi konular içermektedir. Osmanlı Devleti bu konularda oldukça hassasiyet sahibiydi ve özellikle Müslüman coğrafyalar ile ilgili, İslam hukukunun gerekliliklerini yapmaktan geri durmayan bir tavır içerisindeydi. İslam hukukuna göre batan bir geminin malı "buluntu" olarak nitelenir ve bulan kişi ya da kişiler tarafından karaya çıkarılarak halka arz edilir, sahibi ortaya çıkmaz ise bir yıl beklenir, bir yılın sonunda bulan kişiye ait sayılırdı (Gümüş, 2012).

3.3 Gemi kazaları sonrası uygulamalar

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. Bu görevliler batık gemi için defterler hazırlamakta ve bir batık envanter listesi çıkartarak bunu İstanbul'a göndermektedir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde "sömbeki" adı verilen işinin ehli ve o günün şartları için tam donanımlı dalgıçlar batıkla ilgili görevlendirilerek batığın derinliğini, batık malzemelerin miktarını ve kondisyonunu tespit etmişlerdir. Evliya Çelebi de seyahatnamesinde sömbekilerin yüzmeye, dalma ve tespit noktasında çok maharetli olduklarından bahseder (Kocaoğlu, 2019).

Batık malzemelerin şahsa ait ise sahiplerine teslimi, devlete ait ise cephaneye (gemi ise tersaneye) teslimi noktasında devletin kesin emirleri olsa da bazı durumlarda bölge yöneticileri prosedürleri uygulamayarak bu malzemeleri sahiplerine teslim etmek noktasında sorunlar çıkarmıştır. Ancak Osmanlı Devleti bu konudaki temel yükümlülükleri üstlenerek batık malların tespitini yaptıktan sonra kaptanların zararlarını karşılamıştır. Sigortacılık gelişmeden önce süreç genellikle bu şekilde işlemiş, devlet sigorta şirketi vazifesi üstlenmiştir. Gemide hayatını kaybeden kişilerin ise gerek evlatlarına gerekse kız kardeşlerine ödenekler sağlamıştır. Hatta hayatını kaybeden kişi yerine, vazifenin altından kalkabileceği düşünülüyorsa, bir yakınının görevlendirdiği durumlar da mevcuttur. Kazadan yaralı ya da sağ kurtulanlara da belli şartlara göre değişen ödenekler sağlanmış, bu kişiler yabancı olsalar bile devletin misafiri olarak görülmüş ve uygun şekilde konaklamaları sağlanmıştır. Batıkları izinsiz çıkardığı tespit edilen kişiler cezalandırılmış, kazazedelerin kurtarılmasında görev alan kişiler ise devlet tarafından ödüllendirilmiştir. Özetle Osmanlı Devleti gemi kazaları konusunda üzerine düşen görevi layıkıyla yerine getirmiştir (Kocaoğlu, 2019).

4. Sonuçlar

Bu makalede öncelikle Osmanlı donanması çektiri tipi gemiler yani kadirga döneminden başlayarak, yelkenli gemiler yani kalyon döneminin sonuna kadar geçen sürede gemi tipleri ve bu gemi tiplerinin değişim süreci ele alınmıştır. Osmanlı Devleti gemi inşa teknolojisinde 16. yüzyıla kadar bir gelişim süreci içerisinde olup, gemi teknolojileri bu yüzyıldan itibaren gelişmeye ve yenilenmeye başlamıştır. Ayrıca Osmanlı'nın, gemi inşa teknolojileriyle ilgili bu yüzyılda Venedik ve İspanya'yı model aldığı söylenebilir. Bahsi geçen bu yeniliklerde Barbaros Hayrettin

Paşa'nın rolü çok büyüktür. Kendisi Beylerbeyliği vazifesinin yanı sıra Akdeniz'de yaptığı gözlemler sonucu Osmanlı donanmasına birçok yenilik getirmiştir. Ayrıca bahsettiğimiz üzere Venedik ile yapılan ve 25 yıl süren Girit Seferi (1645-1669), Osmanlı denizciliğinin gelişmesinde bir dönüm noktası olarak kabul edilir (Bostan, 2015).

Bu bağlamda gemi teknolojileri konusundaki değişimin Osmanlı Devleti'nde hızlı olduğunu söyleyemeyiz. Bu durumun hem sosyal hem de fiziki sebepleri olmuştur. Bu sebepleri sıralamaya Barbaros Hayrettin Paşa'nın kürekli gemiler lehine benimsediği strateji ile başlayabiliriz. Barbaros tam bir kadirga hayranı idi ve kalyonlara geçmek onun hiç istemediği bir durumdu. Yelkenli gemilerin daha fazla sarf malzeme (özellikle kereste), daha fazla uzmanlık ve teknik bilgi gerektirmesi gibi sebepler de kalyonlara geçişin ertelenmesindeki temel sebepler arasında yer almaktadır. Bir diğer sebep ise Osmanlı Devleti'nin kadim kadirga kültüründen vazgeçmek istemeyişi olmuştur. Bu durumun altında, Osmanlı'nın denizlerde sürekli rekabet içerisinde olduğu Venedik'in kalyonlarla özdeşleşmiş olması ve kadirgayı terk etmenin Venedik'e benzemek ve kadirganın kalyona karşı aldığı bir yenilgi olarak algılanmasıydı. Ayrıca Osmanlı, coğrafi şartları ve hâkimiyet alanının genişliği sebebiyle sayıca fazla ve süratli gemilere ihtiyaç duymaktaydı. Kadirgaların da bu işi daha masrafsız ve hızlı bir şekilde görmesi, kalyona geçilmemesinin sebepleri arasında olmuştur (Zorlu, 2014).

Gemi kazaları Osmanlı'da çok sık görülen, artık devletin aşına olduğu olaylardır. Bunun bir sonucu olarak Osmanlı'nın kaza sonrası organizasyonu ve uyguladığı protokoller oldukça hızlı ve etkili sonuçlar vermiştir. Osmanlı, kaza sonrasında hızlı bir şekilde ekip kurmak, ekibin gemi envanteri çıkarması, malların sahiplerine iade edilmesi, devlete ait bir gemiden kurtarılacak malzemelerden azami surette istifade edilmesi ve bunların tekrar kullanımının sağlanması gibi aksiyonları almak noktasında mahirleşmiş bir devlettir. Ayrıca bu durumun insan istihdamının, makine ya da aletler ile yer değiştirmesi gibi sosyal sonuçları da olmuştur. Kürekçilerin yerini yelkenler, savaşçıların yerini topların almasıyla gemilerdeki insan gücünde ve istihdamında azalmalar yaşanmıştır.

Osmanlı Devleti kazazedelerin haklarını korumak noktasında da oldukça insancıl, cömert ve koruyucu bir tavır sergileyerek bu konuda ne kadar adaletli bir devlet olduğunu bize göstermektedir. Çizdiğimiz olumlu tablonun, bazı yerel yöneticilerin şahsi menfaatleri yüzünden istisnaları yaşanmış olsa da genel olarak devlet tavrı oldukça müsbet, adil ve yardımsever nitelikte olmuştur. Bu durumun temel sebeplerinden bir tanesi de Osmanlı'nın bu uygulamaları İslam hukuku kuralları çerçevesinde yapması ve İslam hukukunun da yardımı teşvik edici ve kazazedeyi koruyucu nitelikte olmasıdır (Bostan, 2017).

5. Kaynaklar:

Aktepe, M. M. (1993). Çeşme Vak'ası - TDV İslâm Ansiklopedisi. 9 Mayıs 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/cesme-vakasi> adresinden erişildi, 288-289.

Aydın, Y. A. (2007). *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*. İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 36-39.

Bostan, İ. (2000). İnebahtı Deniz Savaşı - TDV İslâm Ansiklopedisi. *İslam Ansiklopedisi*. 9 Mayıs 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/inebahti-deniz-savasi> adresinden erişildi, 287-289.

Bostan, İ. (2015). Kadirga'dan Kalyon'a (XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi). *Osmanlı Araştırmaları*, 24(24), 67-83

Bostan, İ. (2017). *Osmanlı Akdenizi*. İstanbul: Küre Yayınları, 300.

Bostan, İ. Özbaran, S., Arıkan, Z. ve Sancar, L. (2009). *Türk Denizcilik Tarihi*. Kasımpaşa, İstanbul: Deniz Yayınevi Müdürlüğü, 326-332.

Deniz Müzesi Komutanlığı—Tarihi Kadirga. (t.y.). 29 Nisan 2020 tarihinde <https://denizmuzesi.dzkk.tsk.tr/tr/content/2> adresinden erişildi.

Girit - TDV İslâm Ansiklopedisi. (t.y.). 30 Nisan 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/girit> adresinden erişildi.

Gülyüz, 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

Gümüş, Ş. Ö. (2012). Osmanlı Deniz Ticaretinde Hukuki Bir Sorun: Kaza Yapan Geminin Malları. *Folklor/Edebiyat*, (71), 113-126.

Kâtib Çelebi ve Gökyay, O. Ş. (2007). *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan: (Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr)*. İstanbul: Kabalıcı, 182-184.

Kocaoğlu, B. (2019). Osmanlı Devleti'nde Gemi Kazaları ve Devletin Kazalara Müdahale Usulleri (1763-1856). *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 5(2), 189-198.

Mahmud Raif, Mahmud Raif, Beydilli, K. ve Şahin, İ. (2001). *Mahmud Râif Efendi ve Nizâm-ı Cedîd'e Dâir Eseri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 231

Özdemir, Ş. (2006). Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar. *OTAM(Ankara)*, 366-368

The Battle of Lepanto, 7 October 1571—National Maritime Museum. (t.y.). 9 Mayıs 2020 tarihinde <https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/11753.html> adresinden erişildi.

Turna, İ. ve Pirim, A. E. (2015). Çektirme Gemisinin Tarihi Ve Dönemin Ticari Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme. *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (ODÜSOBİAD)*, 5(12), 119-135.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (t.y.). 7 Mayıs 2020 tarihinde https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=480&dil=1 adresinden erişildi.

Uzunçarşılı, İ. H. (1988). *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 459-462

Zorlu, T. (2014). *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları, 21-35

Zorlu, T. (2016). *Modernleşme Döneminde Osmanlı Deniz Teknolojisi ve Tersane-i Amire*. İstanbul, 4,35.